der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 19





DEZEMBER

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelpreis 1,– M

32 542

12/70

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

12 DEZEMBER 1970 · BERLIN · 19. JAHRGANG



Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41 Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der Deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 83, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Blick auf die Drehscheibe des Bahnbetriebswerkes Neustrelitz

Rücktitelbild

Dieselelektrische Lokomotiven der Belgischen Staatsbahn

In Vorbereitung

Schottergerät für Gleise der Nenngröße TT

Ostritzer Modellbahnfreunde begingen 10. Geburtstag

Ein Besuch im Raw Stendal

ROD Ing. ROLAND WAGNER, Leiter der Hv M, Berlin

Zur Steigerung der Effektivität der modernen Traktion

Die Verwirklichung der Traktionsumstellung als volkswirtschaftlich strukturbestimmende Aufgabe setzt neben der Kooperation aller beteiligten Hauptdienstzweige der Deutschen Reichsbahn vor allem die Schaffung eines wissenschaftlich-technischen Vorlaufes und die Anwendung neuer Formen und Methoden der marxistisch-leninistischen Organisationswissenschaften voraus.

Mit ihrer Hilfe wurde es möglich, den Einsatz der Grund- und Umlaufmittel rationeller zu gestalten und durch bessere Information, Organisation und Leitung maximale Ergebnisse zu erzielen.

Dabei spielen die zur Erhöhung der Effektivität laufenden Forschungs- und Entwicklungsarbeiten eine wichtige Rolle.

1. Die Optimierung der Standorte

Ausgehend vom Triebfahrzeug-Beschaffungsprogramm der Deutschen Reichsbahn und den Ergebnissen der Triebfahrzeug-Umlaufoptimierung in Verbindung mit dem Teilinformationssystem im Hauptdienstzweig Maschinenwirtschaft wurden unter Anwendung mathematischer Methoden die für den Triebfahrzeug-Einsatz erforderlichen optimalen Standorte berechnet.

Dabei wurde die Lage und Struktur der Einsatzorte nach gesamtökonomischen Gesichtspunkten festgelegt. Die Verminderung der zur Zeit vorhandenen Bahnbetriebswerke und Einsatzstellen auf die unbedingt zur Betriebsabwicklung und Unterhaltung notwendige Zahl hat einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen zur Folge.

Die konzentrierte Beheimatung von Triebfahrzeugen in wenigen Bahnbetriebswerken und die Konzentrierung der Unterhaltung der Triebfahrzeuge ergibt eine bessere Ausnutzung der Gebäude, maschinellen Anlagen und Geräte, bessere Tauschteil- und Lagerhaltung sowie Einsparung von Arbeitskräften.

Damit wird eine Konzentration der Produktionskapazitäten zur besseren Ausnutzung der Grundfonds, das heißt, ein erhöhter Nutzeffekt der neuen Traktionsarten wirksam. Die optimale Ausnutzung der Grundfonds ist gleichzeitig auf die Triebfahrzeuge und Anlagen gerichtet.

Die Standortoptimierung wurde auf der Grundlage des bis 1980 zu erwartenden technischen, betrieblichen und verkehrlichen Entwicklungsstandes bei der Deutschen Reichsbahn vorgenommen.

Die Lage eines Bahnbetriebswerks im Streckennetz richtet sich nach den Erfordernissen des Zugförderungsdienstes, wobei im wesentlichen zwischen den Belangen des Triebfahrzeug-Einsatzes als Folge betrieblicher Forderungen und denen der Triebfahrzeug-Instandhaltung zu unterscheiden ist. Zwecks besserer Auslastung der Anlagen und des Personals ist auch eine Kombination zwischen E- und V-Triebfahrzeugeinsatz in einem Bahnbetriebswerk möglich. Ferner wird die Lage eines Bahnbetriebswerkes, außer durch die örtlichen Verhältnisse, vorwiegend durch die betrieblichen Verhältnisse bestimmt.

Daher ist die Lage eines Bahnbetriebswerkes an einem Knoten im Streckennetz und am Abzweig von Nebenbahnen besonders geeignet.

2. Energieverbrauch der Traktion

Das Verkehrswesen ist zur Zeit der zweitgrößte Energieverbraucher in der Republik. Der Hauptanteil entfällt auf die Deutsche Reichsbahn, deren Energiebedarf für die Zugförderung etwa 90 Prozent des Gesamtbedarfs der Deutschen Reichsbahn beträgt. Die sich daraus ergebenden Energiekosten betragen mehr als ein Drittel der Betriebskosten.

Dieser hohe Energie- und Kostenaufwand ist eine Funktion des derzeitigen Energieträgereinsatzes bei der Zugförderung und ist insbesondere durch den noch relativ hohen Steinkohlenanteil bedingt. Die Ablösung der kohlegefeuerten Dampflokomotiven durch die modernen Traktionsmittel war und ist daher auch eine volkswirtschaftlich notwendige Rationalisierungsmaßnahme zur Steigerung der Effektivität des Energieträgereinsatzes.

Das Programm der Traktionsumstellung sieht in seinen Varianten eine Senkung des spezifischen Energieverbrauchs der Traktion bis Ende 1975 um 60 bis 70 Prozent des derzeitigen spezifischen Verbrauchs vor. Durch den Einsatz der Diesel- und Ellok wird nach Abschluß des Traktionswechsels, bei einer 10prozentigen Steigerung der Transportleistung, eine jährliche Einsparung von mindestens drei Millionen t Steinkohleimporten erwartet.

Titelvignette

Vierachsige dieselelektrische Mehrzwecklokomotive der Reihe 107 (vormals Baureihe V 75) nach dem Vorbild der Baureihe T 435.0 der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD). Die Konstruktion der T 435.0 war so gut gelungen, daß diese Baureihe heute auch im Ausland sehr gefragt ist. Die Sowjetischen Eisenbahnen bestellten eine Serie dieser Lokomotiven, und die Deutsche Reichsbahn stellte diese ebenfalls in Dienst. Selbstverständlich wurden Sonderwünsche der Besteller, wie zusätzliche Heizeinrichtung oder eine höhere Geschwindigkeit, von den ČKD-Werken berücksichtigt. Die Lokomotive ist für alle Spurweiten von 1435 mm bis 1676 mm herstellbar. Von unseren Modellbahnherstellern wird die Lok in der Nenngröße TT (Zeuke & Wegwerth KG) produziert.

Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Der Nutzeffekt der Traktionsumstellung ist im hohen Maße abhängig von den Betriebsparametern, die den Energieverbrauch maßgeblich beeinflussen. Durch ein komplexes System der Planung des Energiebedarfs, der Überwachung und Analyse des Energieverbrauchs sowie der Betriebsparameter, der Schnellinformation über Planabweichungen und nicht zuletzt durch die ökonomische Stimulierung der Energieeinsparung wird eine energetisch rationelle Betriebsführung und somit die Erfüllung der energiewirtschaftlichen Kennziffern leistungsmäßig gesichert.

In Auswertung wissenschaftlicher Studien, besonders aus der Sowjetunion, wurde bei der Deutschen Reichsbahn eine neue Methodik zur Berechnung technisch-wissenschaftlich begründeter Plankennziffern und Normen des spezifischen Energieverbrauchs der Traktion ausgearbeitet. Diese Methodik gestattet eine exakte parameterbezogene Planung des Energieverbrauchs. Ihr besonderer Vorteil liegt darin, daß die Auswirkungen der Veränderung der Geschwindigkeit, der Zuglast, der Triebfahrzeug-Einsatztechnologie, der Fahrzeugkonstruktion und anderer Parameter auf den Energieverbrauch direkt meßbar sind und somit die Parametergrößen bei der Planung und operativen Überwachung des Energieverbrauchs für eine rationelle Energieanwendung optimiert werden können. Die Methodik wurde erprobt, hat sich bewährt und wird künftig bei der Ausarbeitung der Energiepläne angewandt.

In Auswertung der Erfahrungen des letzten Winters wurde die Überwachung des Energieverbrauchs und Analyse der Einflüsse auf den Energieverbrauch noch effektiver organisiert. Die schnelle und komplexe Information der staatlichen Leiter wird durch Anwendung eines neuartigen Spinnendiagramms gewährleistet. Diese Informationsmethode gibt dem Leiter in einem einzigen Schaubild einen Überblick über die aufgetretenen Störfaktoren sowie deren Ursachen und konzentriert seine Entscheidungen auf bestimmte Schwerpunkte der Betriebsführung zur Einhaltung des geplanten Energieverbrauchs.

Neben der Verbesserung der Planungs- und Leitungsmethoden auf energiewirtschaftlichem Gebiet ist vor allem die Initiative der Eisenbahner zur Energieeinsparung im Rahmen des komplexen sozialistischen Wettbewerbs zu mobilisieren. Durch Erhöhung des materiellen Anreizes der Lokpersonale zur Energieeinsparung wurden im letzten Winter gute Erfolge erzielt und der spezifische Energieverbrauch bei der Zugförderung trotz der extremen Witterungsverhältnisse sukzessive gesenkt. Durch eine vorgesehene Neuregelung der ökonomischen Stimuli für die Unterschreitung der Norm des spezifischen Energieverbrauchs bei allen Traktionsarten soll der Wettbewerb zur Energieeinsparung noch forciert werden.

Die Steigerung der Effektivität des Energieeinsatzes erfordert jedoch nicht nur von den Eisenbahnern gewaltige Anstrengungen, sondern auch in Zukunft eine effektive Unterstützung durch die Schienenfahrzeugindustrie in Form einer termin- und qualitätsgerechten Lieferung der Neubau-Triebfahrzeuge sowie durch die Grundstoffindustrie bzw. chemische Industrie in Form einer mengen-, zeit- und gütegerechten Deckung des Energieträgerbedarfs. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß die Ablösung der restlichen steinkohlegefeuerten Dampflok mit ihrem niedrigen gesamtenergetischen Wirkungsgrad noch durch einen verstärkten Einsatz der ölgefeuerten Dampflok beschleunigt werden kann.

3. Die Instandhaltung der Triebfahrzeuge

Der ökonomische Nutzen moderner Triebfahrzeuge wird nicht nur vom Grad der spezifischen Leistungserfüllung im Betriebseinsatz bestimmt, sondern auch in starkem Maße vom Instandhaltungsanteil, das heißt vom Verhältnis betriebsfähiger Park zum Gesamtbetriebspark.

Von der Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn wurden im Vorlauf zur Einführung von Dieseltriebfahrzeugen und elektrischen Triebfahrzeugen Mustertechnologien mit einheitlichen Arbeitsabläufen und Vorrichtungen für die Instandhaltung der Triebfahrzeuge entwickelt.

Ein entscheidendes Kriterium für die Wirtschaftlichkeit der Planunterhaltungen sind die Standzeiten der Triebfahrzeuge. Im gegenwärtigen Zeitpunkt werden diese Standzeiten noch in erheblichem Maße von einer Vielzahl von Überplanarbeiten negativ beeinflußt.

Es kann aber durch eine sinnvolle Verknüpfung der vorgeschriebenen Planarbeiten bereits eine bessere Effektivität erzielt werden, das heißt, die einzelnen Fristarbeiten sind im technologischen Ablauf so einzuordnen, daß unter Beachtung bestimmter Abhängigkeiten sowie möglicher Parallelitäten ein technologisch optimaler Fluß entsteht. Es ergibt sich damit ein echter Muster-Arbeitsablauf, der als Instrument der Leitungstätigkeit der jeweiligen Aufsichtskraft die operativen Entscheidungen erleichtert.

Für die Aufstellung dieser Mustertechnologien bietet sich die Methode der Netzplantechnik an.

Ausgehend von den Erfahrungen in der Ellok-Unterhaltung wurde kürzlich durch die Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft auch die Systematik der V-Tfz-Unterhaltung verändert. An dieser Arbeit wurden die besten Fachleute aller acht Rbd-Bereiche beteiligt, so daß hierbei die unmittelbare Verknüpfung von wissenschaftlicher Theorie und praktischer Erfahrung gewährleistet war. Gegenwärtig wird die Einführung der Arbeitsergebnisse in die Praxis vorbereitet. Das neue System der V-Tfz-Unterhaltung umfaßt folgende Schwerpunkte:

– Die bisherigen Planunterhaltungen werden in drei Komplexe getrennt.

Komplex I umfaßt alle Arbeiten, die in Form einer Arbeitsaufnahme am Triebfahrzeug ausgeführt werden.

Komplex II umfaßt alle Arbeiten, die im Rahmen der Planunterhaltungen am Triebfahrzeug ausgeführt werden. Hierbei werden gleichzeitig die bei der Durchführung des Komplexes I festgelegten Überplanarbeiten ausgeführt.

Komplex III umfaßt alle Arbeiten, die in Form einer Endkontrolle am Tfz ausgeführt werden.

Die Komplexe I und III haben stets das gleiche Arbeitsvolumen. Durch dieses System ist es möglich, eine Vielzahl der bisher üblichen Fristarbeiten wegfallen zu lassen und sie durch zielgerichtete, zeitsparende Funktionsprüfungen zu ersetzen. Ferner ist durch den Komplex III eine Qualitätskontrolle gewährleistet.

– Unter Berücksichtigung der vorgenannten Festlegungen wurden die „Einheitlichen Arbeitsabläufe und Fristenpläne für V-Triebfahrzeuge“ neu erarbeitet.

Auf dieser Grundlage wurden weiterhin Netzpläne für jede Triebfahrzeug-Baureihe aufgestellt, die als Mustertechnologie für die Ausführung der Planunterhaltung gelten und mit deren Hilfe die Standzeiten der Triebfahrzeuge beachtlich gesenkt werden können.

– Der bisher übliche Rhythmus von 250 Motorlaufstunden im Unterhaltungszyklus konnte in 350 Stunden geändert werden.

Fortsetzung auf Seite 362

EHRENTAFEL DES DMV

Mit hohen Auszeichnungen wurden Modellbahnfreunde anläßlich der Bezirksdelegiertenkonferenzen 1970 des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR geehrt.

Verdienstmedaille der Deutschen Demokratischen Republik

Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Vizepräsident des DMV

Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn, Stufe 1

Lothar Schultz, BV Greifswald

Ehrentitel „Aktivist der Sozialistischen Arbeit“

Wolfgang Kunert, BV Berlin
Joachim Kubig, BV Berlin

Ehrennadel des DMV in Silber

Werner Eggert, BV Berlin
Gerhard Erdmann, BV Cottbus
Erich Starus, BV Cottbus
Georg Kerber, BV Cottbus
Otto Schellenberg, BV Dresden
Helmut Börner, BV Dresden
Manfred Rothe, BV Dresden
Horst Müller, BV Dresden
Olaf Herfen, BV Dresden
Hansotto Voigt, BV Dresden
Rudolf Lämmerzahl, BV Erfurt
Karl-Heinz Becker, BV Erfurt
Walter Ebert, BV Greifswald
Rolf Lenz, BV Halle
Falk Barth, BV Halle
Günter Blöhbaum, BV Halle
Fritz Seeger, BV Magdeburg
Bernhard Westphal, BV Schwerin

Ehrennadel des DMV in Bronze

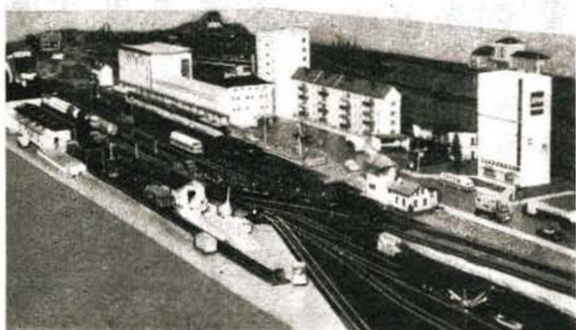
Klaus Kieper, BV Berlin
Arthur Antrack, BV Berlin
Reinhard Demps, BV Berlin
Siegfried Miedecke, BV Berlin
Günther Schönherr, BV Berlin
Otto Hildebrandt, BV Berlin
Heinz Kirsch, BV Berlin
Klaus-Dieter Schenk, BV Cottbus
Siegfried Reißner, BV Cottbus
Peter Schmitz, BV Cottbus
Gerhard Herbrich, BV Cottbus
Wolfgang Großer, BV Cottbus
Dr. Heinz Schönberg, BV Dresden
Rolf Fährmann, BV Dresden
Klaus Fickler, BV Dresden
Manfred Rothe, BV Dresden
Rolf Kluge, BV Dresden
Gert Thiele, BV Dresden
Rainer Hempel, BV Dresden
Werner Friebel, BV Dresden
Rudi Beerbaum, BV Dresden
Erwin Eigler, BV Dresden
Joachim Thies, BV Dresden
Werner Schwarzig, BV Dresden
Siegfried Schmidt, BV Dresden
Wolfgang Krug, BV Erfurt
Wolfgang Gläsel, BV Erfurt
Hermann Krause, BV Erfurt
Werner Grünberg, BV Erfurt
Walter Grüber, BV Erfurt
Jürgen Arndt, BV Greifswald
Hans Mehl, BV Greifswald
Harry Jungnickel, BV Greifswald
Ralph Böhme, BV Halle
Kurt Haage, BV Halle
Paul Friedrich, BV Halle
Wolfgang Benning, BV Halle
Arno Karge, BV Halle
Bernhard Kreutz, BV Halle
Horst Ganzenberg, BV Halle
Bernd Rüger, BV Halle
Siegfried Kretschmann, BV Halle
Günter Findeklee, BV Halle
Klaus Müller, BV Halle
Wolfgang Dietze, BV Halle
Walther Rißling, BV Halle
Wolfgang Schreiner, BV Halle
Gert Barche, BV Magdeburg
Reinhard Kirste, BV Magdeburg
Georg Rittweger, BV Magdeburg
Günter Zieger, BV Magdeburg
Alfred Dumdey, BV Magdeburg
Günter Herms, BV Schwerin
Hans Hennings, BV Schwerin
Hans Ulrich, BV Schwerin (postum)

Ehrenurkunde und Präsent

Kurt Dennecke, BV Halle
Siegfried Miedecke, BV Berlin
Hans Weber, BV Berlin

Die „nördlichste" AG auf dem richtigen Gleis





Werte Redaktion!

Um Ihnen eine Freude zu bereiten und zu dokumentieren, daß die Dransker Freunde als „nördlichste" Arbeitsgemeinschaft auf dem richtigen Gleis sind, übersenden wir Ihnen Bilder und Kurzbeschreibung unserer fertiggestellten Gemeinschaftsanlage. Acht Erwachsene und zehn Jugendliche haben in zweijähriger Arbeit diese Anlage (1. Aufbaustufe) fertiggestellt. Sie trägt hauptsächlich Werbecharakter mit zügigem Fahrbetrieb, um besonders Kinder- und Jugendliche für das Modellbahnwesen zu begeistern. Großer Wert wurde auf eine saubere Geländegestaltung mit modernen Hochbauten gelegt. Besonderheiten sind ein Zeiss-Hochbau mit Farb-Dia-Reklame und eine Rohrbogenbrücke in Metallklebetechnik. Der Betrieb ist mit vier Zügen bei gleichzeitiger Rangierfahrt möglich. Ein Bw ist im Bau.

Technische Daten der Anlage:

6 Einzelplatten auf Bockgestell verschraubt (7,5 m × 2 m);
zweigleisige Hauptstrecke mit achtgleisigem Durchgangsbahnhof;
Gesamtgleislänge 80 m (Bahnsteiglänge 1,80 m);
24 Weichen, zur Zeit 8 Lichtsignale;
3 Fahrstromkreise, zentrales Stellpult mit zwei F- und zwei Z-Trafos (Gleisbild mit Rückmeldung);
Platteneinspeisung mit 20poligen Messerleisten (400 Klemmen).

Wir wünschen Ihrem Kollektiv viel Freude bei der Arbeit zum Wohle unseres Verbandes.

Mit freundlichen Grüßen
i. A. Hans Mehl, AG-Leiter, Dranske

Fotos: K. Dietrich, Stralsund

Gemeinsame Veranstaltung der Arbeitsgemeinschaften des BV Greifswald

Immer wieder gibt es Möglichkeiten, durch gemeinsame Exkursionen die Arbeitsgemeinschaften zu festigen und einen Erfahrungsaustausch der Arbeitsgemeinschaften untereinander zu organisieren.

So war es auch diesmal beim Ausflug nach Neubrandenburg. 54 Teilnehmer aus 12 Arbeitsgemeinschaften des Bezirksvorstandes Greifswald trafen sich auf dem Bahnhof Neubrandenburg. Für den Vormittag war die Besichtigung des im Bau befindlichen Container-Umschlagbahnhofes Neubrandenburg sowie des 1969 in Betrieb genommenen neuen Gleisbildstellwerkes vorgesehen.

Der Container-Umschlagbahnhof hat bereits sichtbare Formen angenommen, die Gleise sind verlegt, die Betonfahrbahnen fast fertig und der Container-Spezialkran montiert.

Für uns Modelleisenbahner wurde durch die Erläuterungen des BV-Sekretärs Lothar Schultz klar, welche große Bedeutung einmal das Containersystem, zum anderen dieser Container-Umschlagplatz für den Bezirk Neubrandenburg und die Rbd Greifswald in Verbindung mit den anderen Containerzentren der DDR in den nächsten Jahren haben wird.

Eine anschließende Besichtigung des unmittelbar neben dem Container-Umschlagplatz erbauten modernen Gleisbildstellwerkes war für alle ein interessantes Erlebnis. Unser Dank gilt dem Stellwerkspersonal im Relaisraum und an den Stellpulten, das bereitwillig alle Fragen beantwortete. Das moderne Stellwerk gestattet einen ausgezeichneten Überblick über die gesamten Bahnanlagen und ersetzt mehrere alte Stellwerke, die noch vor der Jahrhundertwende gebaut wurden. Durch den Neubau konnte ein weiteres Kapitel der Rückständigkeit des alten Mecklenburg abgeschlossen werden.

Nach dem „fachlichen" Teil der Exkursion trafen sich alle Teilnehmer im Kulturzentrum der Stadt, um in der Gaststätte „Kosmos" ein gemeinsames Mittagessen einzunehmen.

Am Tollense-See wartete inzwischen schon ein Motorschiff, das um 14 Uhr bei strahlendem Sonnenschein das bunte Modelleisenbahnervölkchen an Bord nahm und nach fast einstündiger „Seereise" in Nonnenhof wieder an Land setzte. Hier war Gelegenheit zum Gedankenaustausch bei Kaffee und Kuchen. Das Schiff brachte uns dann zurück nach Neubrandenburg, wo für 18 Uhr das Abendessen im „Kosmos" vorbereitet war.

Die meisten Teilnehmer trafen sich anschließend noch im Arbeitsraum der Arbeitsgemeinschaft 5/2 im Bw Neubrandenburg. Sie konnten hier die Gemeinschaftsanlage sowie ein Modell des Container-Umschlagbahnhofes Neubrandenburg besichtigen. Es wurde lebhaft gefachsimpelt und nicht mit Kritik, aber auch nicht mit Anerkennung gespart. Damit klang ein erlebnisreicher Tag aus.

Für die Vorbereitung und Durchführung der Exkursion möchten wir besonders den Verbandsfreunden Walter Ebert und Lothar Schultz herzlichen Dank sagen.

Rolf Löser, Neubrandenburg

ROBERT ECKELT, Berlin

Ein Lebenswunsch ging in Erfüllung

Nun laufe ich schon das zehnte Mal den Bahnsteig B am Berliner Ostbahnhof entlang; erkundige mich bei der Aufsicht, ob der D 12 aus Putbus auch wirklich pünktlich eintreffen, ob die Lok zur Weiterfahrt nach Leipzig rechtzeitig herankommen würde. Wie ein Reisender, der zum ersten Mal in seinem Leben die Eisenbahn benutzt. Dabei bin ich ein „Eisenbahnnarr", bin schon ein paar Dutzend Male beruflich auf dem Führerstand von Dampf-, Diesel- und Elloks mitgefahren. Aber heute ist für mich eben ein ganz besonderer Tag...

Endlich ist es soweit. Ich klettere auf die 118-008, weise meine Mitfahrgenehmigung vor, drücke dem Lokführer die Hand und mache es mir in dem bereitgestellten Sessel bequem. Bremsprobe, Ausfahrtsignal frei, Abfahrtauftrag. Ruhig schaltet Hans Dieter, der Lokführer, von Stufe zu Stufe, ruft die Signale zu „Micha", dem als Beimann mitfahrenden Lokführer Christoff. Dieser, ebenfalls kaum älter als 22 Jahre, hat gleich dem Lokführer die Schule für Triebfahrzeugführer in Drebkau (wir berichteten darüber in Nr. 9/70) erst vor kurzem absolviert.

Man merkt es, daß die beiden auf jede Unregelmäßigkeit fast wie bei einer Prüfung reagieren: „Was macht man, wenn — wie eben jetzt — das Aufblinken einer Meldelampe auf dem Bedienungspult Wassermangel im Heizkessel — oder Stillstand eines Motors anzeigt?" Die Lehrer in Drebkau hätten ihre wahre Freude an diesem anwendungsbereiten Wissen. Doch plötzlich wird es ernst. Kurz vor Luckenwalde steht ein Vorsignal auf Warnstellung, zeigt das Stellwerk auf einer schwarzen Tafel „Bremse fest". Ich werde nervös. Halt am nächsten Hauptsignal. Der Beimann flitzt raus, findet bald die feste Bremse. Ein kräftiger Füllstoß, ein paar Zehntel mehr Druck in die Leitung, und die glühende Bremse löst sich. Hoffentlich backt der Bremsklotz nicht wieder fest, denn dann müßte nämlich beim nächsten Halt die defekte Bremse stillgelegt, ein neuer Bremszettel ausgeschrieben und mit verminderter Höchstgeschwindigkeit weitergefahren werden. Doch offenbar geht alles gut.

Nebel kommt auf. Micha klebt mit der Nase fast an der Frontscheibe. Jetzt erst kann man ermessen, welch große Erschwernis Nebel für das Lokpersonal bedeutet. Minute um Minute versucht der Lokführer die entstandene Verspätung wieder aufzuholen: Flott an die Bahnsteigkante heranzufahren, zügig zu bremsen und zentimetergenau an der H-Tafel zum Halten zu kommen, ist Ehrgeiz jedes erfahrenen Lokführers, und die jungen Triebfahrzeugführer versuchen nach besten Kräften gleiches zu vollbringen. Eine Lok führen, heißt in erster Linie bremsen können.

Jedes Halt ankündigende Vorsignal, jedes zu spät gezogene Hauptsignal ruft beim Lokpersonal stummen Ärger hervor; denn ein Wiederbeschleunigen nach starkem Bremsen kostet mindestens 3, ein Wiederanfahren nach Halt mindestens 5 Minuten Fahrzeit, die sich bei den knappen Fahrzeiten auf unseren Magistralen meist kaum wieder herausholen lassen. Und pünktlich wollen sie schon sein, die beiden „Nachwuchskader".

Es ist sein erster D-Zug, den Hans-Dieter heute selbständig fährt. Gewiß, Personen- und Güterzüge hat er schon etliche im Führersitz hinter sich, aber erstmals einen D-Zug selbst verantwortlich mit 120 km/h über die Strecke steuern, ist halt doch ein anderes Fahrgefühl!

Nahezu 200 Signale zähle ich, die es unterwegs zu beachten gilt. Dann ist Leipzig-Hauptbahnhof erreicht. Während des Frühstücks in der „Mitropa" unterhalten sich Hans-Dieter und Micha über ihre Lehrzeit im RAW Schöneweide. Nicht mehr viele ihrer ehemaligen Klassenkameraden sind noch im Fahrdienst geblieben. Nach der Armeezeit, nach der Hochzeit sprangen etliche in „stationäre" Berufe ab; ins Bw, ins RAW, oder ganz weg von der Reichsbahn. Die Unregelmäßigkeit des Dienstes schreckt manchen ab, der nur aus Romantik, aus Modellbahnpassion diesen Beruf ergriffen hatte. Aber diese beiden hat die Reichsbahn offenbar fest gepackt, läßt der Schienenstrang nicht mehr los.

Was ist es, was Hans-Dieter an diesem Beruf fesselt? „Der zeitlich variable Dienst und die häufig wechselnde Verkehrslage, die keine Eintönigkeit aufkommen lassen. Das Erlebnis, bereits in jungen Jahren mit großer Verantwortung betraut zu sein und die ständige Verpflichtung zu selbständigem Handeln. Na, und ein bißchen Romantik ist ja immer noch bei."

Hans-Dieter und Micha rümpfen ein bißchen die Nase, weil sie wegen veränderter Aufgabenstellung ihres Bw vorübergehend in den Rangierdienst müssen — jetzt, wo sie schon „Kapitäne auf großer Fahrt" sind. (Doch Wochen später erfahre ich, daß es Hans-Dieter dort auch recht gut gefällt — die Arbeit im großen Kollektiv eines Rangierbahnhofes.)

Während der Rückfahrt mit dem D 273 blicke ich aus dem Schiebefenster zurück auf die voll besetzte Doppelstockgarnitur. Gewiß ein stolzes Gefühl, über 400 Tonnen mit über 1000 Reisenden sicher zum Zielort zu „steuern"!

„Hans-Dieter, Micha, was ist wohl das wichtigste, was Euch die Ausbildung mit auf den Weg gegeben hat?"

Kurzes Nachdenken, dann Übereinstimmung: „Die Mahnung, niemals ein Risiko einzugehen, das Leben oder Gut gefährden könnte. Und sei es beispielsweise nur beim Heranfahren an den Zug: Vorschrift ist, vor der Berührung der Puffer noch einmal anzuhalten. Und trotzdem kommt es immer wieder zu Auffahrtunfällen. Warum? Lohnen sich die wenigen Sekunden, die man dabei verliert?"

Nach 7½ Stunden sind wir wieder im Ostbahnhof. Für mich ging eine aufregende Fahrt zu Ende und ein sehnlicher Wunsch in Erfüllung: Eine Fahrt mit Hans-Dieter als Lokführer. Denn den Beruf, der mir wegen meiner Brille ein Leben lang versagt blieb, ergriff Hans-Dieter Eckelt, mein Sohn. Mir bleibt es lediglich vorbehalten, als Reporter darüber zu schreiben.

Hätte er, Jahrgang „48", in einem anderen Staate solche Chancen, so früh zu solcher Verantwortung zu kommen?

Dipl.-Ing. ROLF STEINICKE (DMV), Gotha

Von Suhl nach Schleusinger-Neundorf





1. Sonderfahrt

des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Bezirksvorstand Erfurt

am 19. September 1970

Bild 1 „Billet" der 1. Sonderfahrt der Arbeitsgemeinschaften des BV Erfurt

Bild 2 Zuglaufschild des Sonderzuges



19. September 1970, etwa 100 Modelleisenbahner, Freunde der großen und kleinen Eisenbahn aus unseren AG des DMV des Rbd-Bezirks Erfurt bestiegen den P 1282 in Erfurt zur Fahrt zur türingischen Bezirksstadt Suhl.

In Suhl wartete auf uns und die inzwischen eingetroffenen Freunde aus Saalfeld und Meininigen der Sonderzug zu einer Exkursionsfahrt von Suhl nach Schleusinger-Neundorf. Es war die erste Fahrt dieser Art, die vom BV Erfurt des Deutschen Modelleisenbahn - Verbandes veranstaltet wurde. Die Veranstalter ließen sich von einem Vorschlag des Modellbahnfreundes Walter Grüber leiten, der schon seit Jugend ein Herz für diese steilste Strecke der Deutschen Reichsbahn hatte.

Erwartungsvoll standen wir dann auf dem Suhler Kopfbahnsteig und warteten auf unseren Sonderzug. Ein Aufatmen ging durch die Menge, als sich die sauber geputzte 94 1541 (Dank dem Vorsteher des Bw Meiningen!) an den Sonderzug setzte, der aus 4 Durchgangspersonenwagen der Einheitsbauart der Jahre 1927/29 bestand.

Ein herrliches Sommerwetter sorgte für beste Stimmung. Letzte Absprache mit dem Zugpersonal, unserer verständnisvollen Zugführerin Lieselotte Cordt vom Bhf. Schleusingen und der Lokbesatzung vom Bw Meiningen – übrigens opferte allesamt ihren Ruhetag unserer Sonderfahrt – und die Fahrt begann.

Zum ersten Fotohalt in Suhler-Neundorf merkte man schon, was für eine Begeisterung in den Erfurtern steckte, als sich eine große Fotografenschar auf die Lokomotive stürzte. Ich konnte nur flüchtig im Gesicht unseres „Rbd-Pressechefs", den wir zur Fahrt eingeladen hatten, großes Erstaunen feststellen; er hatte so etwas wohl noch nicht erlebt. Aber die große Attraktion der Fahrt begann erst. Es ging die Steilrampe hinauf, die mit einer Neigung von 1 : 15,4 (65 ‰) auf 1,35 km Länge das steilste Stück der 1911 eröffneten Strecke darstellt. Dieser Abschnitt wurde neben anderen bis 1927 als Zahnradstrecke betrieben.

Den Fahrtteilnehmern standen übrigens zum besseren Verständnis dieser technischen Besonderheit Erläuterungen von Walter Grüber zur

Verfügung, die in dem von Hans Köhler ausgezeichnet gestalteten Programmheft enthalten waren.
Über den Betrieb mit der Zahnradlok lesen wir im Programmheft:
„Den Betrieb besorgten damals Dampflokomotiven der preußischen Bauart T 26 – spätere DR Baureihe 97. Es waren dies Naßdampfmaschinen mit der Achsfolge C 1. Diese Maschinen hatten getrennte Triebwerke für den Reibungs- und den Zahnradbetrieb. Die Zylinder für das Zahnradtriebwerk lagen zwischen den Außenzylindern des Reibungstriebwerkes. Demzufolge waren auch zwei unabhängige Steuerungen vorhanden. Auf der Zahnradstrecke wurde dabei das Reibungstriebwerk nur soweit benutzt, als dies zum Erreichen der vorgeschriebenen Geschwindigkeit – höchstens 15 km/h – notwendig war. Ein Schleudern der Treibachsen mußte aber unter allen Umständen vermieden werden.
Die Ein- und Ausfahrten der Zahnstange durften nur unter ganz besonderer Vorsicht – etwa in Schrittgeschwindigkeit – erfolgen. Anfang und Ende eines Zahnstangenabschnittes waren federn ausgebildet, dabei nahm die Höhe der Zähne gegen das Zahnstangenende hin ab. Hierdurch sollte der Einlauf des Triebzahnrades erleichtert werden. Rechtzeitig vor Einfahrt mußte der Lokführer die Zahnradmaschine anstellen und etwa in gleiche Umdrehung wie das Reibungstriebwerk bringen.
Erst wenn der Führer vom ruhigen Gang der Maschine die Überzeugung gewonnen hatte, daß die Zähne richtig im Eingriff waren, durfte er den Zug wieder auf die Regelgeschwindigkeit bringen. Unsere modernen Diesel- und E-Loks sind perfekt bis ins letzte Detail, aber man sollte sich einmal vorstellen, welche ‚Maßarbeit' damals die alten Lokmänner am Friedberg zu leisten hatten."
Für uns lebt die Zahnradbahn nur in der Erinnerung, während uns jetzt unsere 94er im Reibungsbetrieb bergan zieht.
Vor dem Brechpunkt, etwa bei km 3,7, hielt unser Zug. Die Fotografen hatten sich in Marsch gesetzt, um hinter dem Brechpunkt Standort zu beziehen. Der Zug setzte sich wieder in Bewegung, laut waren die harten Auspuffstöße der 94er aus dem tiefen Einschnitt zu vernehmen, noch ehe sie uns zu Gesicht kam. Dann war es soweit, die Kameraverschlüsse klickten. Es war prächtig, wie Oberlokführer Harry Balser uns die 94er, bergauf mit angezogener Zusatzbremse, vorführte. Sein Mitstreiter auf der linken Seite, Lokführer Dieter Pohlmann, sorgte für die echte Optik am Schornstein. Die Begeisterung unserer Modellbahnfreunde fand kein Ende.
Weiter ging die Fahrt nach Suhl-Friedberg. Im Wagen erlebten wir vom Tonband noch einmal die Lokgeräusche vom „Aufstieg" am Friedberg.
Weitere Fotohalte auf dieser landschaftlich so reizvollen Strecke gehörten zum „Arbeitsprogramm" bis Schleusingen. Ganz groß die Scheinanfahrt auf dem Hirschbacher Viadukt. „Lok freimachen!" „Räumt den Viadukt", waren mehrfach die scherzhaften Rufe der Fotobesessenen an diejenigen, die mit den Geflogenheiten so einer Fahrt noch nicht so vertraut waren.
Da die Strecke im vereinfachten Nebenbahnbetrieb betrieben wird, mußte in Erlau Zugmeldung an den Zugleiter in Schleusingen gemacht werden. Selbstverständlich war das Tonband dabei, und wir hörten die Stimme Lieselotte Cordts: „Wiederhole, P 04618 darf weiterfahren."

Bild 3 Auf dem Hirschbacher Viadukt

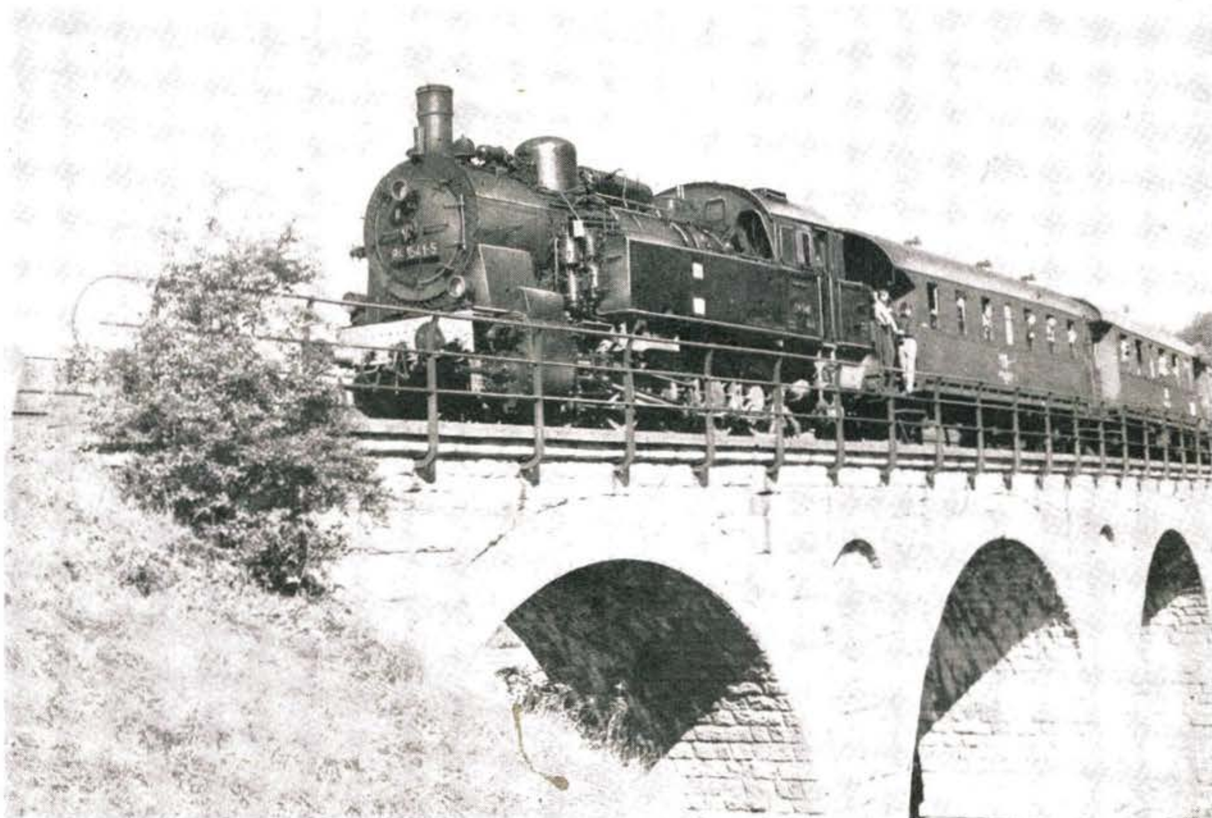




Bild 4 Einfahrt des Sonderzuges in Erlau

Unsere Zugführerin und der Rb. Hauptsekretär Hoppe vom Rba Meiningen, der uns als „Schirmherr“ mitgegeben war, sorgten trotz aller Extras für einen pünktlichen Fahrtverlauf, so daß wir 10.30 Uhr in Schleusingen ankamen. Die Lok wurde umgesetzt, denn jetzt ging es in Gegenrichtung weiter nach Schleusinger-Neundorf. Wir waren mit einer kleinen Gruppe in Richtung Schleusingen-Ost dem Zug vorausgegangen, um die Ausfahrt des P 3013 Richtung Suhl und 3075 Richtung Ilmenau zu fotografieren. Am 3075 eine 94er mit genieten Wasserkästen, heute eine Seltenheit!
In Schleusinger-Neundorf, der Endstation unserer Fahrt angekommen, ergaben sich beim Umsetzen der Lok und Wassernehmen neue Motive. Ein wunderschöner Thüringer-Wald-Bahnhof in einer herrlichen Landschaft!
Die jüngsten Fahrtteilnehmer durften endlich einmal eine richtige Lokomotive besteigen, und für manches Familienalbum wurde dieses Ereignis festgehalten.
Unser Sekretär des BV, Karl-Heinz Becker, hatte seine Sorgen mit dem Vorhandensein der vier Zuglaufschilder, die er extra für diese Fahrt hatte anfertigen lassen. Es soll bei solchen Fahrten schon allerhand vorgekommen sein ...
Mittag 12.00 Uhr hieß es dann wieder einsteigen in Richtung Schleusingen.
Die Ruhepause bis 16.00 Uhr wurde ausgiebig genutzt für einen kleinen Stadtbummel sowie zur Besichtigung des Bahnhofes und Lokbahnhofes. Die gesamten Bahnhofsanlagen bargen schöne Motive des typischen Nebenbahnbetriebes. Attraktion war ein Schneepflug aus einem ehemaligen dreiachsigen Tender, gebaut im Jahre 1877. Die notwendig Belastung des Schneepfluges bildete eine riesige Betonglocke.
Noch vor dem Fahrplanwechsel 1970/71 wird auf dem Schleusinger Bahnhof ein modernes Zentralstellwerk in Betrieb gehen und für die Eisenbahner des Bahnhofs bessere Arbeitsbedingungen schaffen. So hält auch hier auf der Nebenbahn die neue Technik Einzug.
Schleusingen selbst ist als Kleinstadt am Südfuße des Thüringer Waldes ein lohnendes Ausflugsziel. Wie wir erfuhren, soll das Sonneberger Spielzeugmuseum in Kürze nach Schleusingen verlegt werden.
Wir hatten die Rückfahrt nach Suhl etwas vorverlegt. 16.00 Uhr setzte sich der Sonderzug wieder in Bewegung.
Schon jetzt konnte als Fazit der Fahrt ein voller Erfolg verbucht werden. Die Fotografen kamen auf ihre Kosten, und die Verbandsarbeit in den AG erhielt neuen Auftrieb. Alles war bisher ohne Zwischenfall verlaufen, fast zu gut, möchte man sagen.
In Erlau war wieder Zuglaufmeldung erforderlich, wir waren 15 Minuten vor Plan. Plötzlich große Aufregung. In Schleusingen hatten sich drei Damen und ein Herr gemeldet, die zur geplanten Abfahrtszeit den Sonderzug nicht mehr vorfanden. Ja, ja, der gute Kaffee! Fünf Minuten Ratlosigkeit wurden erlöst durch die Meldung, daß sich die Gattin des Schleusinger Fahrdienstleiters und der Ehemann unserer Zugführerin zu Taxi-Diensten bereiterklärt hat-

Von Suhl nach Schleusinger-Neundorf

Bild 5 Schleusingen, Rückansicht des Schneepfluges

Bild 6 Sl am 3123. Das Nummernschild ist noch nicht EDV-gerecht

Bild 7 Schleusinger-Neundorf



5



6

7



8

Bild 8 Oberlokführer Harry Balser im Kreis seiner jungen Gäste

Bild 9 Schleusinger-Neundorf: Umsetzen der Zuglok

Bild 10 Lokgeräusche vom Band



10

ten. Mit großem Hallo wurden die „Leidgeprüften" empfangen.

Nun ging es in flotter Fahrt bergauf bis Suhl-Friedberg, wo die obligatorische Bremsprobe laut Steilrampenvorschrift gemacht werden mußte.

Frau Cordt verstand es, mit dem langstieligen Wagenmeisterhammer umzugehen.

Am Brechpunkt schaltete der Lokführer die Riggenbach-Gegendruckbremse ein.

Das typische Röcheln unserer Zuglok begleitete den Abstieg vom Friedberg.

Noch vor Plan fuhren wir wieder am Kopfbahnsteig in Suhl ein und hielten vor dem kuriosen Formsignal am Prellbock. Zufrieden, um Erkenntnisse und Erlebnisse reicher, verließen wir unseren Sonderzug. Alle Achtung vor dem Können der alten „Zahnstangenfahrer", alle Achtung vor der Verantwortung und dem Können unserer Lokpersonale auf der 94er im Steilrampendienst. Wie auch unser Lokpersonal bereiten sie sich auf die Dieseltraktion, auf eine neue Etappe am Friedberg vor. Wir anerkennen die neue Technik, das Schnaufen der 94er am Friedberg bringt sie uns nicht wieder.

Das kräftige Händeschütteln den „Schwarzen" und den Zugbegleitern war unser Dank für die gelungene Fahrt. Sie machte uns zur Gewißheit, sie bleibt nicht die letzte. Fahrt frei dann dem nächsten Sonderzug zur Oberweißbacher Bergbahn im nächsten Jahr!

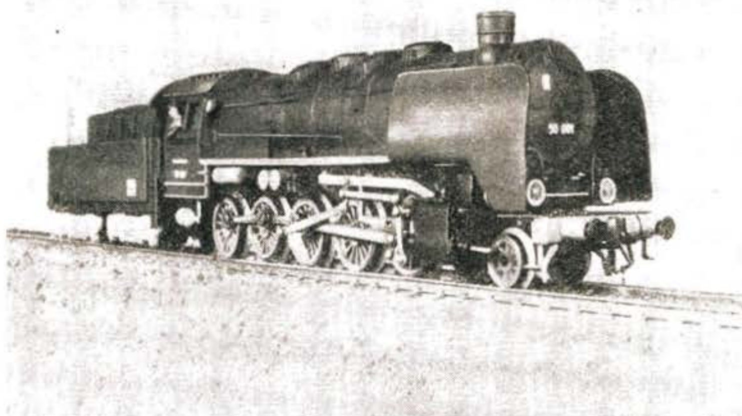
9



Fotos: Rolf Steinicke, Gotha
Zeichnung: Hans Köhler, Erfurt

JOACHIM SCHNITZER, Kleinmachnow

Verschönerungskur für die Modellok der BR 50



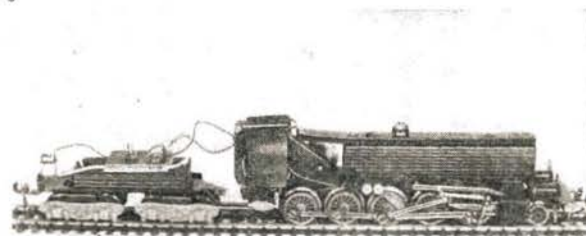
1

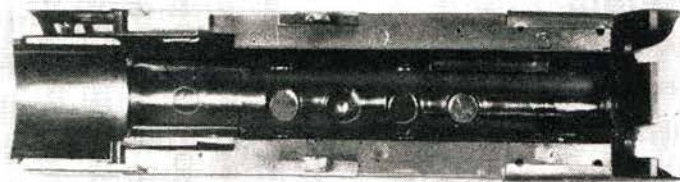
Als der VEB Elektroinstallation Oberlind (Piko) im Jahre 1955 die Modellokomotive der Baureihe 50 (Katalog-Nr. 1801) herausbrachte, wurde dies von den Modelleisenbahnern sehr begrüßt. Kein Wunder, denn sie füllte eine beachtliche Lücke im damaligen Angebot von Modelltriebfahrzeugen und hatte außerdem viele gute Eigenschaften. Sie war vor allem zugkräftig und hatte obendrein für die damaligen Verhältnisse ein schönes Aussehen. Wie sieht es aber heute mit ihrem Äußeren aus? Wirkt sie nicht ein bißchen nüchtern, gegenüber den Triebfahrzeugen wie sie heute im Handel angeboten werden? In der Abbildung im Heft 9/69 des „Modelleisenbahner" auf Seite 260 ist dies merklich erkennbar.
Ich konnte nicht länger zuschauen wie meine BR 50, es war meine erste Modellok, weiterhin mit ihrem schlichten Kleid Dienst auf meiner Anlage versehen mußte. Manchmal hatte ich fast den Eindruck, sie schämte sich ein wenig gegenüber der gutaussehenden „alten" preußischen G8, der BR 55 also, mit welcher der VEB Piko Messegold errang. Aus diesem Grunde wurde sie, ohne zu großen Aufwand, rekonstruiert oder besser gesagt frisiert und restauriert. Was dabei herauskam, wird durch die Bilder veranschaulicht.
Auf vielen Modelleisenbahnanlagen ist dieses Lokmodell noch anzutreffen. Dies dürfte ein weiterer Beweis dafür sein, wie beliebt sie war bzw. noch ist. So möchte ich für den Interessenten ein paar kurze Hinweise für den Umbau geben. Nicht wie üblich sollen Zeichnungen und Skizzen, sondern die gezeigten Bilder dazu die erforderliche Übersicht vermitteln. Ich werde nicht bis ins einzelne gehen, sondern nur kurz erläutern, welche Teile hinzugekommen sind. Jedem ist selbst überlassen, wie und aus welchem Material er die verschiedenen Zusatzteile fertigt.
Wie Bild 1 erkennen läßt, wurden besonders am Vorderteil der Lok relativ umfangreiche Veränderungen ausgeführt. So erhielten die Signallaternen die früher typischen Bügel, und zur Verschönerung wurden beide Glaskolben der Glühlampen mit weißen Hülsen versehen. Die Pufferbohle ist seitlich geschlossen worden und mit Tritten ausgestattet. Um ein Löten am Lokrahmen zu vermeiden, wurden auch beide Schienenräumer an der Blechplatte der Pufferbohle befestigt. Durch Anbringen einer funktionsfähigen Laufachse wurde nicht nur das Aussehen der Lokomotive erheblich verbessert, sonderen auch das weite Ausschlagen der Puffer zur Gleismitte im Bogen etwas vermindert.
Bild 2 zeigt die Seitenansicht der Lokomotive und läßt somit weitere zusätzlich angebrachte Einzelheiten erkennen. Da wären zunächst das größere Gegengewicht am Treibrad, die Luftbehälter und unter dem Führerhaus der Bremszylinder, welcher bei einigen Modellen bereits vorhanden ist. Der im Bilde gezeigte ist, wie auch die Luftbehälter, aus Messing gedreht und längs mit der Säge getrennt. Als Befestigung dienen (auch bei den Luftbehältern) an der Rückseite angebrachte weiche Drahtstücke. Das hat den Vorteil, daß diese Teile erst nach der Farbgebung montiert werden können, indem die Drahtstücke nur in entsprechende Bohrungen gesteckt und umgebogen werden.
Bild 3 zeigt die Lokomotive ohne Gehäuse, wobei be-

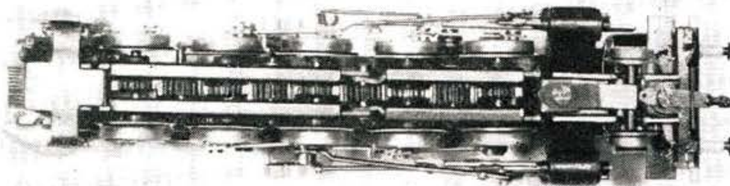
2



3

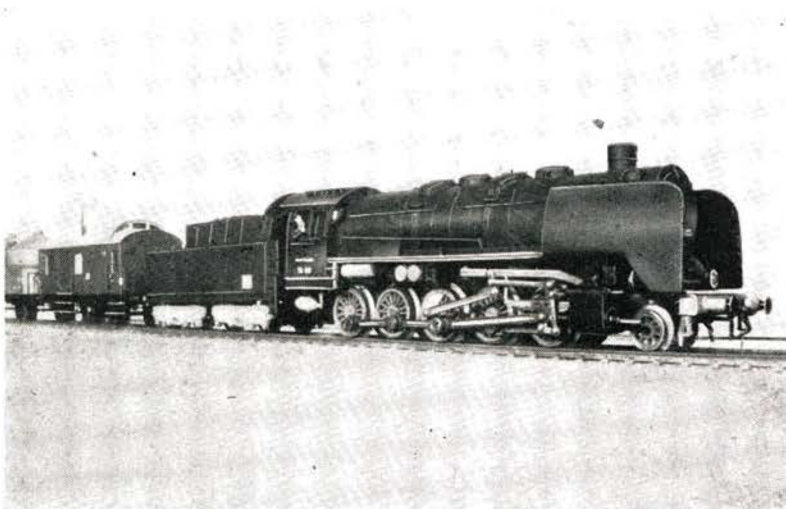






4

reits beschriebene Einzelheiten noch einmal verdeutlicht werden. Ferner ist aber hier noch über dem Motor eine zusätzlich angebrachte Sichtblende aus schwarzem Papier zu sehen. Sie soll die störend wirkenden Motorteile hinter den Führerhausfenstern abdecken. Wendet man sich nun dem Tender zu, sind im Innern desselben auch noch einige Zusätze angebracht worden. Hier handelt es sich nicht nur um die zusätzliche Beleuchtung der Signallampen am Tender, sondern auch noch um eine zusätzliche Stromabnahme, wie sie bei vielen meiner Modellokomotiven angebracht wurde. Die Stromverbindung von der Lok zum Tender ist durch Klemmanschlüsse lösbar angeordnet und besteht verständlicherweise aus Litzendraht.
Bild 4 verdeutlicht unter anderem noch einmal die beschriebene Befestigungsart der Luftbehälter und läßt auch den Aufbau und die Aufnahme der Laufachse erkennen. Zu diesem Zweck wurden mit Hilfe einer Halbrundfeile die Rahmenbleche entsprechend freigearbeitet. Als Laufradsatz dient ein solcher der Modellokomotive der Baureihe 64. Um ein Berühren des rechten Laufrades mit dem Rahmenblech zu verhindern – denn dies würde zu einem Kurzschluß führen – wurde die entsprechende Stelle des Rahmens mit einem kleinen Stück selbstklebendes Zellglasband isoliert.
Vor dem Zusammenbau wurden alle von außen sichtbaren Teile einheitlich mattschwarz bzw. signalrot gespritzt, was der Lokomotive ein besonders attraktives Aussehen verlieh. Auch die Beschriftungsschilder, welche auf fototechnischem Wege hergestellt wurden, trugen wesentlich hierzu bei. Die Verglasung der vorderen Führerhausfenster und die „Aufstellung" eines Modell-Lokführers runden dann noch das Gesamtbild ab.
Dem äußeren Aussehen wegen, braucht diese Lokomotive nun nicht mehr den Modellfahrzeugen der heutigen Fertigung nachstehen, was mit Bild 5 noch einmal gezeigt wird, wo sich die Lok bereits schon wieder im Einsatz befindet. Diese kleine Mehrarbeit hat sich also gelohnt, und wenn der Lokpark auch nicht um eine Lok reicher geworden ist, so wurde aber eine Lok doch gewissermaßen wertvoller.



5

KARLHEINZ UHLEMANN,
Dresden

Wagen der ehemaligen Schmalspurbahn Gera/Pforten – Wuitz/Mumsdorf

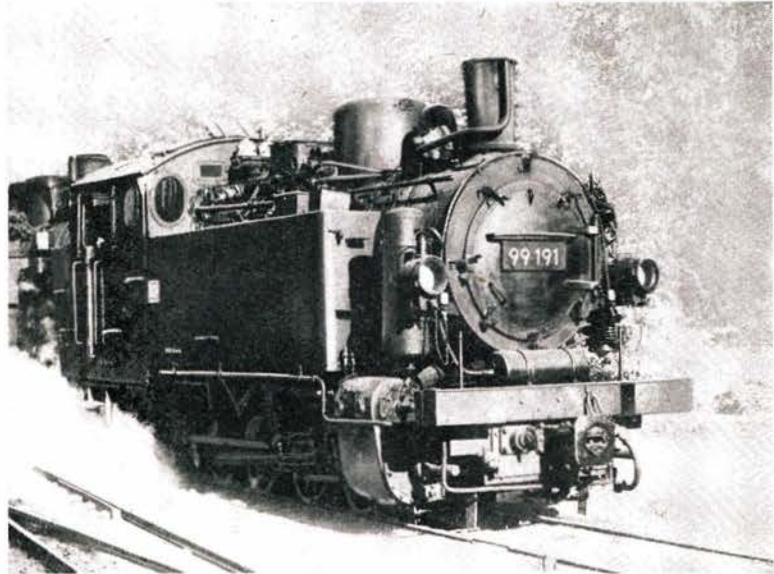


Bild 1 Schmalspurlokomotive 99 191

Die letzte 1000-mm-Schmalspurbahn im Bereich der Rbd Dresden, die 31,2 km lange Strecke Gera/Pforten – Wuitz/Mumsdorf, mußte infolge erheblicher Unwetterschäden an den Gleisanlagen in Gera am 4. Mai 1969 vorzeitig stillgelegt werden. Ursprünglich war geplant, den Betrieb noch bis 1971 aufrechtzuerhalten. Lediglich zwischen Kayna und Wuitz/Mumsdorf wird noch etwas Güterverkehr abgewickelt. Die am 12. November 1901 eröffnete Bahn, die in unserer Zeitschrift schon kurz vorgestellt wurde [1], besaß vor ihrer Betriebseinstellung insgesamt 13 zwei- und vierachsige Personenwagen, von denen fast jeder einer anderen Bauart angehörte. Ein großer Teil dieser Wagen war zusammen mit den Lokomotiven 99 183, 99 5911 und 99 5912 im Sommer 1969 auf dem Bahnhof Wuitz/Mumsdorf abgestellt (den Ort Wuitz wird man übrigens vergeblich auf der Karte suchen! Von ihm ist nur der Bahnhofsname übriggeblieben, an seiner Stelle befindet sich heute ein stillgelegter Braunkohlentagebau). Die Fahrzeuge befanden sich nach dem Unwetter teilweise noch in Gera und sind nach provisorischer Instandsetzung der Gleisanlagen nach Wuitz/Mumsdorf überführt worden. Wollen wir hoffen, daß nicht alle dieser interessanten Fahrzeuge der Verschrottung verfallen!

Während ein Teil der zweiachsigen Wagen seit der Indienststellung in Gera eingesetzt war, kamen die vierachsigen Wagen erst später zu dieser Strecke. Die Tabellen 1 und 2 geben einen Überblick über die wichtigsten Daten und Abmessungen der Personenwagen, soweit diese noch beschaffbar waren.

Als Modelleisenbahner interessieren wir uns natürlich für den Nachbau der Fahrzeuge. Als Unterlage hierzu können die Maßbilder und Fotos dienen, auf denen fast alle Wagenbauarten dargestellt sind. Die Maßbilder sind im Maßstab 1 : 87, also für die Nenngröße H0m (Spurweite 12 mm) gezeichnet. Klammermaße sind die des Vorbildes. Bei den zweiachsigen Wagen verwenden wir Untergestelle von Zeuke-TT-Zweiachsern, die vierachsigen Wagen erhalten die bekannten Drehgestelle der Herr-Schmalspurwagen. Die Vorbilder waren beiderseits der Mittelpuffer mit Schraubenkupplungen ausgerüstet. Beim Nachbau wird die Verwendung handelsüblicher Kupplungen empfohlen (Zeuke, Piko N), da diese eine hohe Betriebssicherheit gewährleisten und kein allzu großer Schönheitsfehler sind.

Ein ideales, weitgehend vorbildgerechtes Triebfahrzeug ist mit dem Herr-Modell der BR 9964-72 der sächsischen 750-mm-Schmalspurbahnen im Handel erhältlich. Das Vorbild dieser Lokomotive ähnelt der 1927 erbauten und seit 1955 in Gera beheimatet gewesenen Lok 99 191 trotz unterschiedlicher Spurweite und Herstellerfirmen sehr stark (Bild 1). Selbst die Hauptabmessungen, z. B. Achsstand und Treibraddurchmesser, stimmen exakt überein (vgl. [2]). Die zum Schieben normalspuriger Güterwagen auf den dreischienigen Gleisen des Bf. Wuitz/Mumsdorf an den Schmalspurloks angebrachten Holzbohlen (vgl. Bild 1) kann man ggf. am Modell der 9964-72 ebenso wie andere Kleinigkeiten leicht ergänzen.

Abschließend möchte ich den zuständigen Dienststellen der DR, Rbd Dresden, für ihre Unterstützung bei der Beschaffung von Daten über die Wagen danken.

Literatur:

[1] „Der Modelleisenbahner", Jahrgang 17 (1968) H. 12, S. 359 bis 360

[2] Holzborn/Kieper: Dampflokomotiven, Zahnrad, Lokalbahn, Schmalspur. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1968

Tabelle 1: Übersicht über die 2achsigen Personenwagen

lfd. Nr.	Wagen-Nr.	Baujahr	Hersteller	Achsstand	Länge über Puffer	Zahl der Sitzplätze	Bemerkungen
1	901 – 251	1904	Görlitz	4,0 m	8,9 m	32	–
2	901 – 252	1901	Görlitz	4,0 m	8,9 m	32	–
3	903 – 251	1902	Görlitz	4,0 m	8,9 m	8	komb. Personen-/Packwagen Ladefläche 5,2 m²
4	905 – 051	1929	Görlitz	4,0 m	8,9 m		komb. Personen-/Packwagen

Tabelle 2: Übersicht über die 4achsigen Personenwagen

lfd. Nr.	Wagen-Nr.	Baujahr	Hersteller	Dreh-zapfen-abstand	Achsstand im Dreh-gestell	Länge über Puffer	Zahl der Sitz-plätze	Einsatz in Gera seit	früherer Betriebs-einsatz
1	900-301	1899	Görlitz	5,0 m	1,4 m	9,6 m	30	1950	Rbd Erfurt
2	900-305	1910	Görlitz	6,0 m	1,4 m	11,4 m	36	1950	Rbd Erfurt
3	900-306	1910	Görlitz	6,0 m	1,4 m	11,4 m	36	1950	Rbd Erfurt
4	900-311	1912	Görlitz	6,0 m	1,4 m	11 4 m	36	1950	Rbd Erfurt
5	900-312	1912	Görlitz	6,0 m	1,4 m	10,5 m	40	1950	Rbd Erfurt
6	900-313	1912	Görlitz	6,0 m	1,4 m	10,5 m	40	1950	Rbd Erfurt
7	900-321[1])		L. H. Busch	7,0 m	1,3 m	8,3 m	38	1956 } nach dem	
8	900-322[1])		L. H. Busch	7,0 m	1,3 m	8,3 m	38	1956 } Umbau	

[1]) Umbau

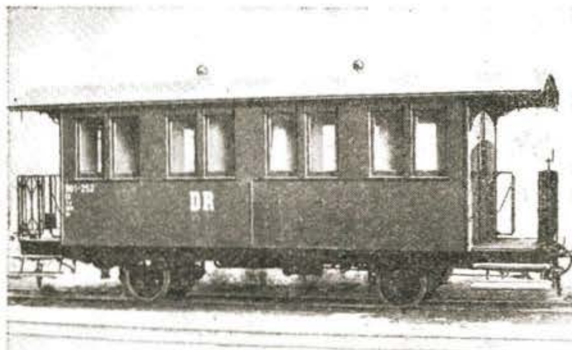


Bild 2 Zweiachsiger Personenzugwagen 901-252

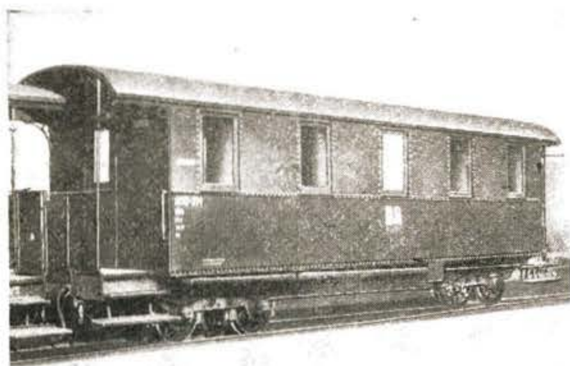
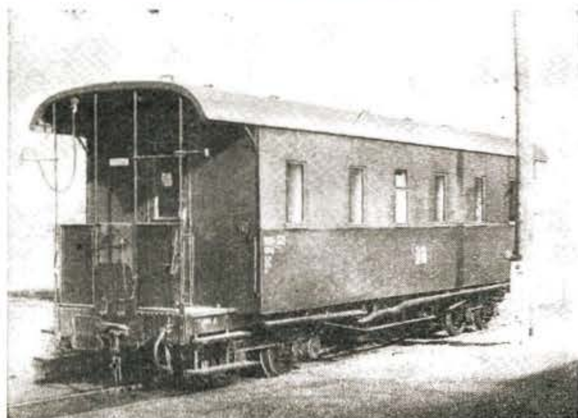


Bild 3 Vierachsiger Personenzugwagen 900-311

Bild 4 Vierachsiger Personenzugwagen 900-321



Fortsetzung von Seite 350

Somit stehen die V-Triebfahrzeuge längere Zeit für den Betriebseinsatz zur Verfügung und können demzufolge effektiver genutzt werden.
Bei voller Einführung der vorgeschlagenen neuen Komplexe in der Planunterhaltung und bei gleichzeitiger Einführung graphischer Muster-Arbeitspläne wird eine Senkung der Standzeiten für die Planunterhaltung um etwa zehn Prozent erwartet.
Die drei genannten Schwerpunkte – Komplexbildung, einheitliche Arbeitsabläufe und neuer Unterhaltungszyklus – bilden, als geschlossenes System betrachtet, wiederum eine einheitliche Ausgangsbasis für die Anwendung der Ergebnisse des Forschungs- und Entwicklungsthemas „Technologie zur optimalen Unterhaltung der elektrischen und Dieseltriebfahrzeuge".
Hier handelt es sich speziell um das Teilthema „Schadensanalyse" als Teilsystem im Gesamt-Informationssystem der Deutschen Reichsbahn.
Die Einführung der Schadensanalyse im Hauptdienstzweig Maschinenwirtschaft versetzt die Deutsche Reichsbahn in die Lage, durch Anwendung der EDV mit einem Minimum an manueller Arbeit weitgehende Aussagen über die Schad- und Störanfälligkeit der einbezogenen Triebfahrzeuge zu erhalten.
Durch eine exakte Auswertung dieser Aufschreibungen ist es möglich, bis ins Detail gehende Unterlagen über Art und Häufigkeit von Schäden und Bauteilen, Baugruppen und Hauptbaugruppen der Triebfahrzeuge zu erhalten. Damit können gezielte Maßnahmen zur Beseitigung von Schadensursachen und zur Verbesserung der Konstruktion ausgelöst werden.
Das Kriterium dieses Verfahrens besteht darin, daß alle etwaigen Störungen und Schäden einer jeden Triebfahrzeug-Baureihe erfaßt und über den Rechner in einem Schadenskatalog zusammengefaßt und mit einer Schlüsselnummer versehen analysiert werden.
Aus den genannten Kriterien geht zweifelsfrei hervor, daß die Schadensanalyse einen äußerst wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Instandhaltungssystems schlechthin darstellt und den technisch-ökonomischen Gesichtspunkten für eine moderne Triebfahrzeugwirtschaft vollauf entspricht.

(Vortrag von den 8. Verkehrswissenschaftlichen Tagen, gekürzt)

(Mit freundlicher Genehmigung aus: „Schienenfahrzeuge", Heft 10/1970)

46 (4000)

102 (8900)

23 (2000)

11 (950)

12 (1000)

71 (6200)

28 (2450)

Bild 5 Wagen 903-251

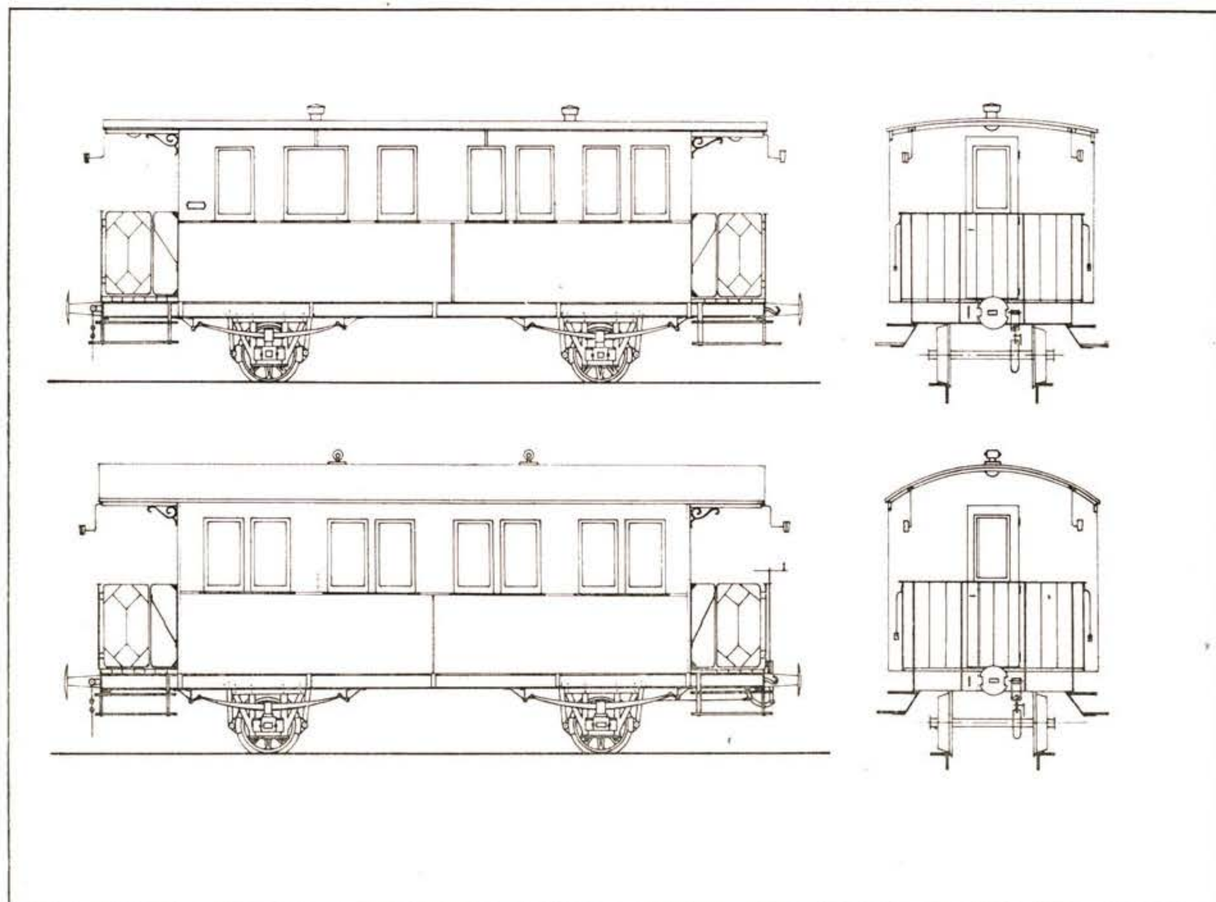


Bild 6 Oben: Wagen 901-251, unten: Wagen 901-252

69 (6000)
(14 00)
131 (11400)
(14 00)
57,5 (5000)
111 (9600)

Bild 7 Oben: Wagen 900-305 und 900-306, unten: Wagen 900-301

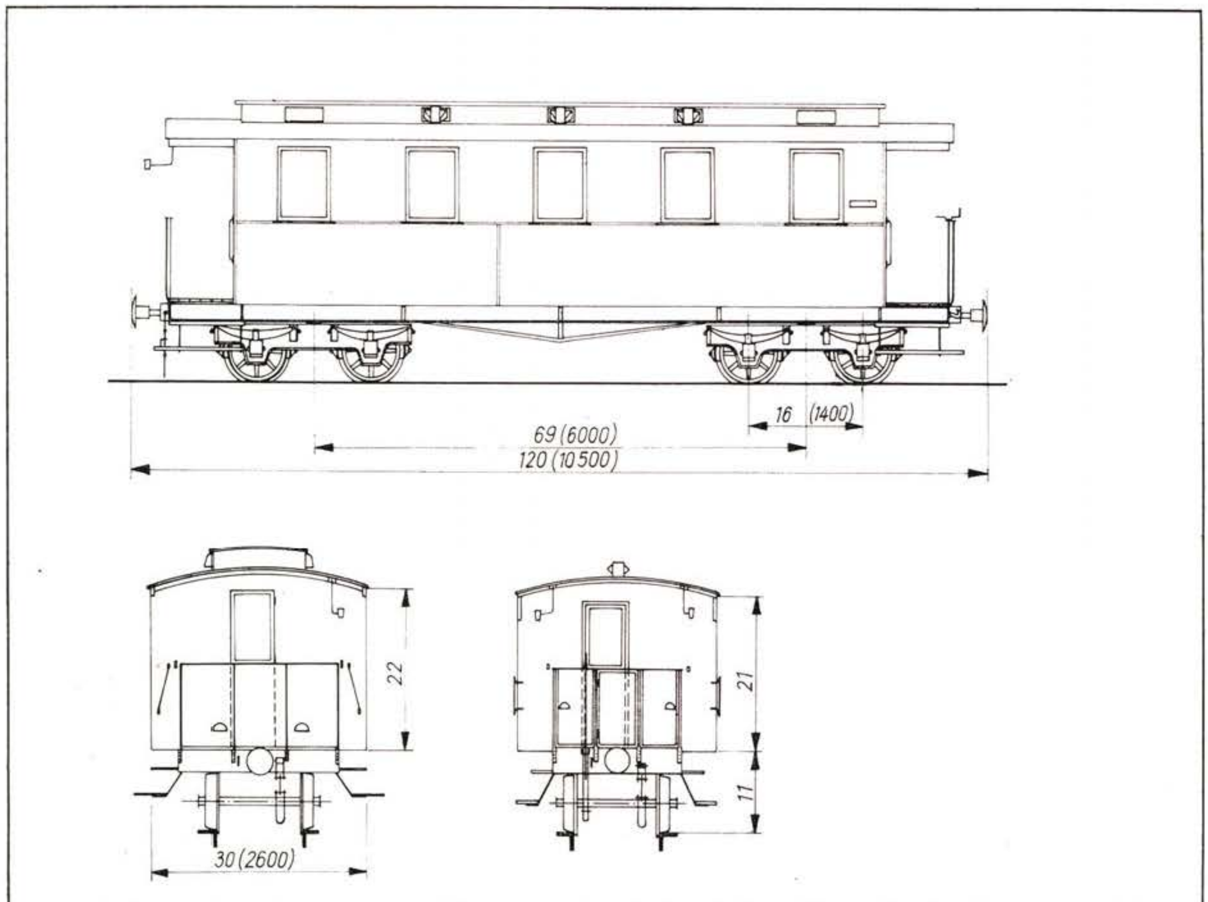


Bild 8 Oben: Wagen 900-312 und 900-313, links unten: Wagen 900-305 (900-306) und 900-312 (900-313), rechts unten: Wagen 900-301

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat — wer braucht?“ sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Modellbahnausstellungen und Veranstaltungen im Monat Dezember 1970:

Thalheim

Lichtbildervortrag der AG 6/25 Thalheim, am 11. Dezember 1970 in Zörbig, Gaststätte „Weißes Roß“.

Merseburg

6. Merseburger Modellbahnausstellung vom 14.–20. Dezember 1970 im „Haus der Kultur“ Merseburg. Öffnungszeiten: montags bis freitags von 15.00–18.00 Uhr, sonnabends von 10.00–19.00 Uhr, sonntags von 10.00 bis 18.00 Uhr.

Braunsbedra

Modellbahnausstellung im Kulturraum des Bahnhofs Braunsbedra vom 29. November bis 13. Dezember 1970. Öffnungszeiten: werktags von 15.00–18.00 Uhr, samstags und sonntags von 10.00–18.00 Uhr.

Anklam

Ausstellung von Modellbahnanlagen in der Rosa-Luxemburg-Schule. Öffnungszeiten: Sonnabend, 12. Dezember 1970, von 14.00–17.00 Uhr, Sonntag, 13. Dezember 1970 von 9.00–12.00 und 14.00–16.00 Uhr.

Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List“ Leipzig (Gruppe Zentrum)

Jahresabschlußfeier am 29. Dezember 1970.

AG 6/8 „Eisenbahnfreunde“ Leipzig-Gohlis

Am 10. Dezember Lichtbildervortrag über die Schmalspurstrecke „Radeburg – Radebeul“. Veranstaltungsort Leipzig Hbf 19.00 Uhr.
Am 13. Dezember Exkursion zum Verkehrsmuseum Dresden.

Bezirksvorstand Berlin

Die Geschäftsstelle des Bezirksvorstandes Berlin ist am 22. und 29. Dezember nicht geöffnet.

Wer hat — wer braucht?

12/1 Suche: „Modelleisenbahner“ Hefte 1/1959 und 2 und 3/1962.

12/2 Gebe ab: H0-Kleinanlage 1,70 m × 1,10 m, zwei Züge, fahrbereit, mit diversem Zubehör sowie diverse Gebäudemodelle (Auhagen) usw.; weiterhin „Der Modelleisenbahner“ ab 1954 einzelne Hefte und vollständige Jahrgänge.

12/3 Suche: „Der Modelleisenbahner“ Jahrgänge 1963 und 1965 sowie folgende Einzelhefte: 11 und 12/1962, 1, 2, 3 und 9/1964, 5 bis 9, 11 und 12/1968.

12/4 Suche: H0 Piko-Lok BR 81 sowie gedeckten Schmalspurgüterwagen der Firma HERR.

12/5 Suche: Dampflok-Fotos, „Modellbahntechnik“ von Kurz, Band I und II; Eisenbahnliteratur aus den Jahren 1900–1935; Triebfahrzeuge und Wagen für Spur H0e-9mm im Tausch gegen H0, TT und N-Material.

12/6 Suche: „Eisenbahnjahrbuch 1970“, „Der Modelleisenbahner“ Hefte 1, 7 bis 9/1956, 1/1957, 3 und 7/1958 sowie folgende Inhaltsverzeichnisse: 5, 7, 12/1959, 5, 12/1960, 6, 9, 11/1961.

12/7 Biete: gut erhaltene Lok H0 BR 64 (Gützold). Suche zwei Schmalspurwagen 12 mm (HERR) oder Drehgestelle für Wagen der HERR-Schmalspurbahn.

12/8 Biete in H0: Drehscheibe, BR 23 Piko, BR 42 Gützold. Suche in H0: Schmalspurfahrzeuge aller Fabrikate BR 44, E 94, E 03, Kö, BR 38, BR 65. Straßenbahn (auch nur Gehäuse).

12/9 Suche: „Der Modelleisenbahner“ Hefte 6 und 7/1970; tausche Piko BR 55 (H0) gegen Piko E 44, E 42 oder E 11 im Wertausgleich.

12/10 Suche: „Der Modelleisenbahner“ Hefte 3, 5 und 7/1967.

12/11 Biete: „Modellbahnanlagen“ Band 2, Kleine Eisenbahn ganz einfach; Kleine Eisenbahn TT. „Der Modelleisenbahner“ Jahrgänge 16, 17 und 18 komplett. Suche: Dreiwegeweiche, Innenbogen- und Außenbogenweiche sowie in TT BR 03, 38, 41, 44, 64, 83, E 03, E 10, E 40, V 100, V 200, VT 135 mit Beiwagen.

12/12 Suche: Ein Netzanschlußgerät von Piko Type ME 002 oder Fz 1.

12/13 Suche: Lokomotiven, Triebwagen, Schmalspurfahrzeuge, Rollblöcke (auch reparaturbedürftig) H0m von HERR.

12/14 Suche: E 94 (H0), „Der Modelleisenbahner“ Jahrgang 1962 komplett; Einzelhefte 3/1953, 10/1954, 1 bis 3, 5, 6 und 7/1955, 6/1960. Baupläne für Lokomotiven in H0 (speziell für E 94). Biete Piko-Weichenantrieb.

12/15 Suche: „Der Modelleisenbahner“ Jahrgang 1955, Einzelhefte 2 bis 4/1952, 1 bis 3, 7 und 8/1957, 12/1954, Jahrgang 1956 außer den Heften 4, 7 und 11, 12/1960. „Das Signal“ Hefte 1 bis 3, 5 bis 8 und 11.

12/16 Biete zum Tausch gegen Spur N: diverse Lokomotiven, Wagen und Gleismaterial Piko (H0), Häuser und sonstiges Zubehör.

12/17 Tausche gegen N-Material: V 180, V 200, M 61, V 75, E 11, BR 23, BR 81, D-Zug-Wagen (Speise-, Gepäck- und Reisezugwagen) sowie 50 verschiedene Güterwagen. Alles neuwertig.

12/18 Gebe ab: eine Lokübernahmeautomatik, ein Prop.-Impuls-Fahrstromregler mit kontaktloser Loksteuerung, drei Elektronik-Bausteine für Haltegleis bzw. Langsamfahrstrecken, eine Platte 3000 mm × 1000 mm, bestehend aus 1000 mm × 400 mm aufgeschraubten Sperrholzplatten — zweiteilig (1500 mm × 1000 mm) zusammengeschraubt.

12/19 Suche: Triebtender H0 (auch defekt).

12/20 Gebe ab: SVT 137 (zweiteilig), BR 80, V 60, BN 150, V 200, diverse Wagen, Gebäudemodelle (alles H0).

12/21 Biete: Märklin (vor 1940) Dreiwegeweiche, Schienen, Weichen, Drehscheibe Spur 0 und 1, elektrischer und Dampfbetrieb. Suche alte Fahrzeuge Spur H0, 0 und 1, Pico-Fahrzeuge Bergfelde, Ellok, Stromlinienlok 61001 von EAW Treptow; Märklin SK 800/3007-Lok.

12/22 Biete: „Der Modelleisenbahner“ Jahrgänge 1961 bis 1968 ohne Hefte 11/1961, 3/1962, 7/1966, 10/1968. Piko-Batterieregler, BR 65[10], BB 92 00, V 180 Spur N, vier Wagen Spur N. „Modellbahnanlagen“ Band 2. Suche: VT 135 mit Beiwagen (H0). Suche Anschluß an Arbeitsgemeinschaft in Berlin, welche N-Anlagen aufbaut.

Das Präsidium wünscht allen Mitgliedern unseres Verbandes ein frohes und gesundes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 1971.

Helmut Reinert, Generalsekretär



Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER, Berlin

Ein kurzer Rückblick auf die Leipziger Herbstmesse 1970

Diejenigen Modellbahnfreunde, die in diesem Herbst 1970 mit allzu großen Erwartungen zur Messe nach Leipzig reisten, wurden vielleicht ein wenig enttäuscht, enttäuscht von der relativ geringen Anzahl an Neuheiten in dieser Branche. Nun, nicht jede Messe kann Knüller bringen, aber ein wenig mehr hatte man eben doch erwartet. So fällt auch unser diesjähriger Messebericht, dem Angebot entsprechend, etwas schmaler als gewohnt aus, wir hätten jedoch gern mehr Platz zur Verfügung gestellt, um diese oder jene neue Modell-Lokomotive in Wort und Bild vorzustellen.

In der Nenngröße H0 zeigte der VEB PIKO das Modell eines vierachsigen Flachwagens der DR (Bild 1). Das Vorbild fertigt der VEB Waggonbau Niesky speziell für den Container-Transport. Das Modell entspricht in allen Einzelheiten sowie in der Farbgebung und Beschriftung dem Vorbild. Die Stirnwände sind abnehmbar, und die Drehrungen an den Seiten lassen sich genau wie in Wirklichkeit zur Seite wegdrehen. Dadurch kann das neue PIKO-Modell genauso vielseitig eingesetzt werden wie sein Vorbild, nämlich zur Aufnahme von drei 20-Fuß-Containern oder aber für den Transport anderer Güter, wie Straßenfahrzeuge, Stahlträger, Langholz usw.

Eine gute Schwerpunktlage wird durch den Einbau einer Gewichtsplatte erzielt; in Verbindung mit den von PIKO neu entwickelten Drehgestellen, die wir bereits vom Modell des sowjetischen Kühlwagens her kennen, wird eine hervorragende Fahrdynamik des Wagens erreicht. Selbst arge Gleisunebenheiten können dem Fahrzeug nichts mehr anhaben.

Weiter stellte der VEB PIKO in der Nenngröße N einen neuen Personenwagen vor, und zwar den Bi 24. Das Vorbild dieses Fahrzeugs wurde 1924 von der DR für den Dienst auf Nebenbahnen beschafft. Jetzt sind noch einige auf der Insel Usedom im Einsatz.

Auch dieses PIKO-Modell ist fein detailliert und beschriftet. Viele Einrichtungen sind trotz der kleinen Nenngröße originalgetreu nachgebildet, wie zum Beispiel die Handbremseinrichtung. Metallradsätze mit Spitzenlagerung verleihen auch diesem Modell sehr gute Laufeigenschaften (Bild 2).

Wenden wir uns nun dem Hersteller der TT-Bahnen, der Firma Zeuke & Wegwerth KG, zu, die mit einigen Neuheiten nach Leipzig kam und ihre Kunden nicht so enttäuschte, wie dies ansonsten der Fall war. Dieser Betrieb brachte das einzige neue Triebfahrzeug dieser Messe überhaupt heraus, da leider die angekündigte H0-Diesellok 120 (früher V 200 DR) der Fa. Gützold KG nicht erschien. Das neue Zeuke-TT-Fahrzeug ist ein Modell eines Leichttriebwagens der DR der Baureihe 171/172 (früher VT 2.09). Auf zahlreichen Nebenbahnen der DR setzte sich in den letzten Jahren dieses im Volksmund oft auch als „Schienenbus“ bezeichnete Fahrzeug immer mehr durch. Mit mehreren Beiwagen, die auch geliefert werden, kann man vorbildgerechte Triebwagenzüge bilden. So ist dieser Wagen auf allen Modellbahnanlagen, auf ganz kleinen wie auf sehr großen, verwendbar. Das Modell ist weinrot im Oberteil aus Plaste, während der Rahmen schwarz ist. Zwei Wagen lassen sich mit einer Kurzkupplung verbinden, so daß ein dem Vorbild entsprechender kurzer Abstand erzielt wird. An den Stirnseiten befinden sich imitierte Scharffenberg-Kupplungen, die bedarfsweise leicht

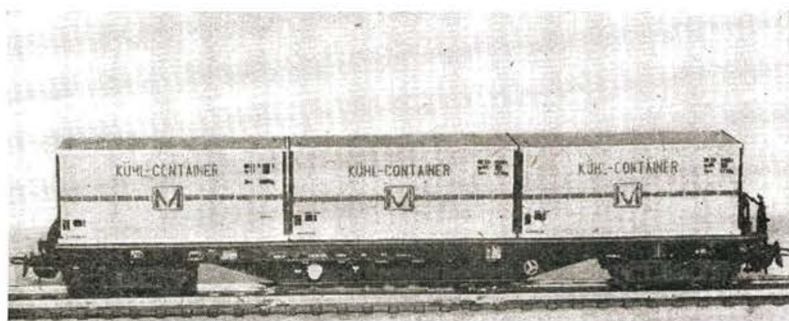


Bild 1 Vierachsiger Flachwagen der DR als PIKO-H0-Modell

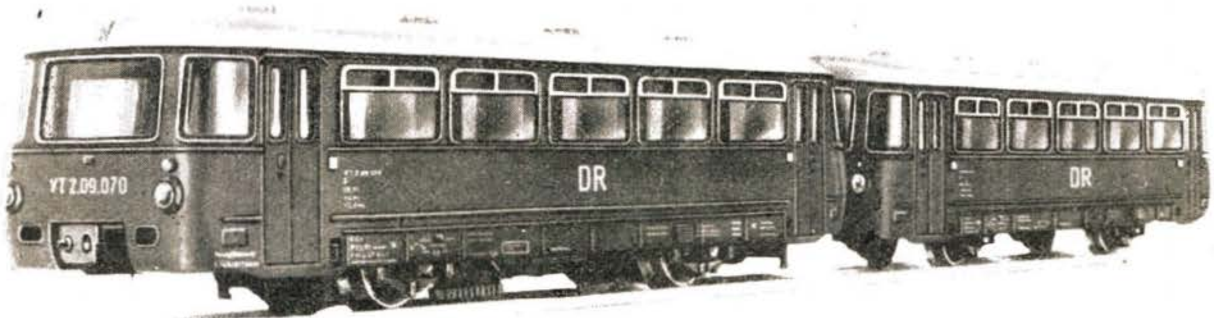
Bild 2 Personenwagen Bi 24 vom VEB PIKO in der Nenngröße N



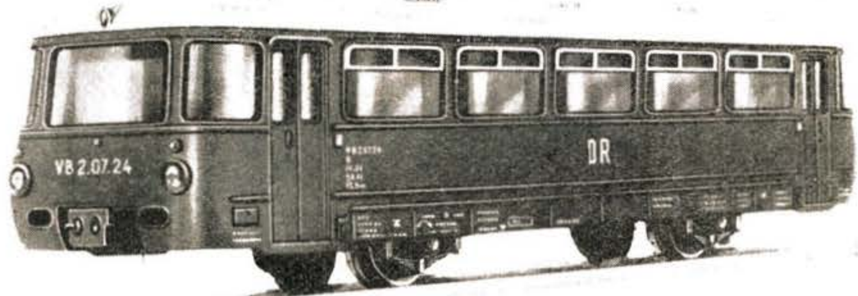
Bild 3 TT-Modell des Leichttriebwagens mit Beiwagen von der Zeuke & Wegwerth KG

Bild 4 Beiwagen für den TT-Leichttriebwagen

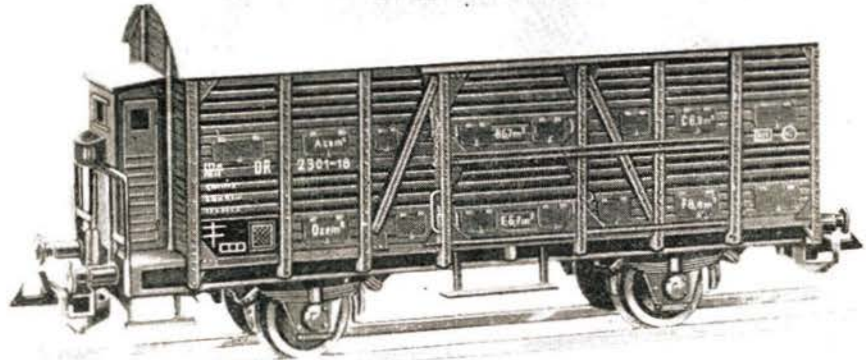
Bild 5 TT-Modell des neuen V-Wagens mit Bremserhaus, welches in Kooperation mit der Fa. Dietzel entstand



3



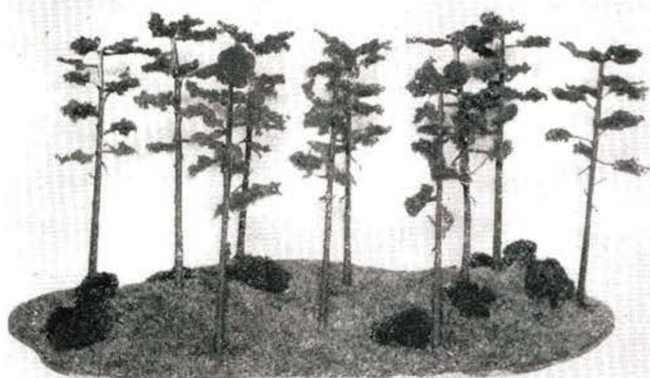
4



5



6

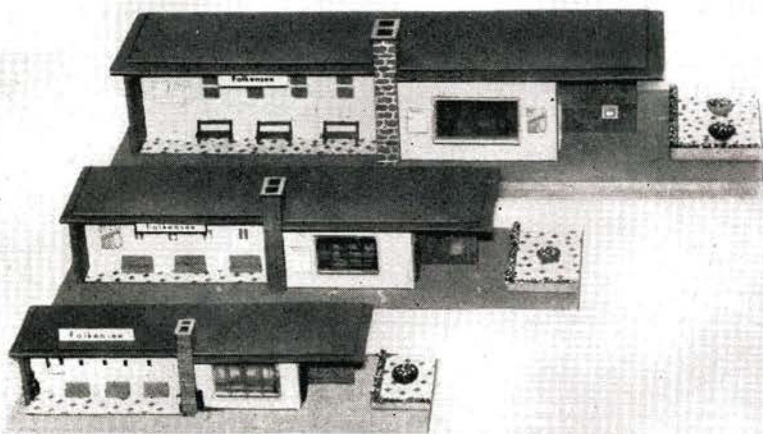


7

Bild 6 VERO-Gartenhaus-Modell in H0

Bild 7 Plastbäume „Kiefern“ vom VEB VERO

Bild 8 Dreimal Empfangsgebäude „Falkensee“ von TeMos in N, TT und H0



8

gegen die Zeuke-Original-Kupplung ausgetauscht werden können. Eine gute Schwerpunktlage sowie ruhiger Lauf zeichnen ferner das hübsche neue TT-Modell aus (Bilder 3 und 4). Ferner brachte Zeuke in Kooperation mit der Firma G. Dietzel zwei neue Güterwagen heraus, und zwar einen zweiachsigen Verschlagwagen mit bzw. ohne Bremserhaus (Bild 5). Auch dieses Modell reiht sich in der bekannten Qualität in das bestehende TT-Sortiment ein. Doch mit diesen fünf neuen Fahrzeugmodellen in verschiedenen Nenngrößen ist auch das gesamte Angebot an schienengebundenen Fahrzeugen bereits erschöpft.

Ein kurzer Blick auf die Zubehör-Industrie lohnt sich aber auf jeden Fall. Da zeigte der VEB VERO neu ein Gartenhausmodell (Bild 6). Besonders begrüßt werden wird aber der neue Plastbaum „Kiefer“ von diesem Hersteller. Die hervorragend nachgestalteten märkischen Kiefern (Bild 7) lassen sich ohne Konzession für alle drei Nenngrößen H0, TT und N verwenden und tragen bestimmt sehr zur Belebung jeder Anlage bei.

Die Herbert-Franzke-KG (TeMos) zeigte das Modell eines Empfangsgebäudes für einen kleineren Bahnhof „Falkensee“. Neu daran ist außerdem, daß das Modell gleichzeitig in allen drei Nenngrößen herauskommt, wie unser Bild 8 wiedergibt.

Die bekannte Auhagen-KG nahm ein neues Sägewerkmodell in TT (Bild 9) in Vollplasteausführung als Bausatz in ihr breites Sortiment auf. Gatter, Feldbahngleis, Lore, Spänebunker, Stammholz und Bretter sind Accessoires dieses wirklich hübschen Modells.

In TT kommen dann noch zwei weitere Modelle von TeMos bald in den Handel: ein zweiständiger Fachwerklokschuppen (Bild 10) und eine Diesel-Tankstelle (Bild 11), die beide das Zubehörangebot weiter bereichern. Die Tankstelle enthält einen aufgebockten, in einer Ölauffangwanne gelagerten Kessel und einen zweiten Kessel zu ebener Erde. Zwischen beiden befindet sich der überdachte Zapfstellenteil mit einem Aufenthaltsraum. Schließlich hat VERO noch ein weiteres TT-Modell „Haus mit Lagergebäude“ als Bausatz und als fertig aufgebautes Plastemodell neu herausgebracht.

Damit wollen wir unseren kurzen Rückblick auf die diesjährige Leipziger Herbstmesse beenden, ohne dabei Anspruch darauf zu erheben, alles und jedes erwähnt zu haben.

(Fortsetzung des Bildteils auf der 3. Umschlagseite)



Auf das neue Jahr.
Auf gute Fahrt
durch das neue Jahr.
Auf gute Fahrt
mit PIKO.

PIKO
MODELLBAHN

WISSEN SIE SCHON . . .

● *daß von dem neuen, auf dem Rostocker Hauptbahnhof eingerichteten zentralen Gleisbildstellwerk 190 elektrische Weichenantriebe, 90 Lichtsignale sowie zahlreiche andere Steuereinrichtungs- und Relaisanlagen bedient werden? Nach Inbetriebnahme dieses elektronisch gesteuerten Gleisbildstellwerks konnten u. a. sechs mechanische Stellwerke stillgelegt werden.* Kö.

● *daß die Nationale Eisenbahngesellschaft Algerien SNCFA ein Streckennetz von etwa 4000 km Länge hat und in drei Spurweiten ausgeführt ist? 3276 km haben die Spurweite von 1435 mm, 115 km 1055 mm Spurweite und 146 km 1000 mm. Das Verkehrsnetz konzentriert sich auf den Küstenbereich des Landes; entlang des Mittelmeeres verläuft eine Hauptstrecke als Teil der durchgehenden Magistrale Marokko – Tunis. Zum Fahrzeugpark der SNCFA gehören u. a. 40 elektrische Lokomotiven, 146 Dieselloks und 46 Dieseltriebwagen.* Kö.

● *daß der im Rigaer Waggonbaubetrieb entwickelte und gebaute Dieseltriebzug DR-2 seit längerer Zeit erfolgreich im Betriebseinsatz ist? Der Triebzug hat Unterflurmotore; seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 120 km/h.* Kö.

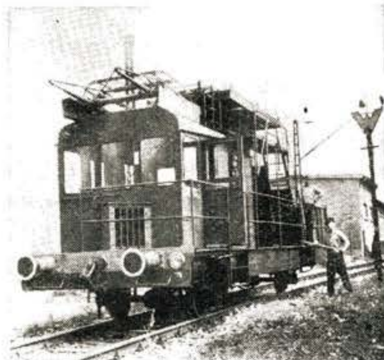
● *daß alle Züge, Stationen und Schienenstränge auf einer Strecke des Leningrader U-Bahnnetzes mit Automaten ausgerüstet wurden, die von zentraler Stelle aus programmgesteuert werden? Lediglich die Funktionstüchtigkeit der Geräte wird noch vom Triebfahrzeugführer überwacht.* Kö.

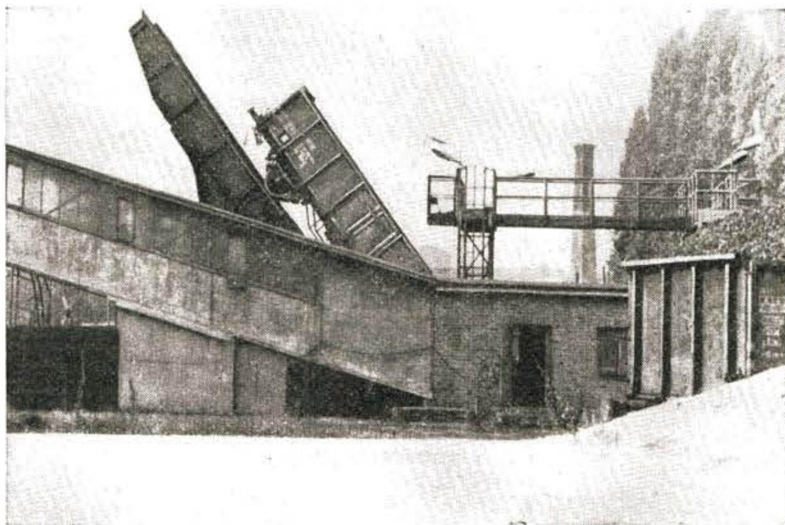
● *daß die Deutsche Reichsbahn am internationalen Eisenbahntransit-Transport TEEM mit über 20 Prozent beteiligt ist? Für die 527 km lange Strecke zwischen Saßnitz Hafen und Schöna Grenze werden durchschnittlich 15 Stunden benötigt, zwischen Gutenfürst Grenze und Saßnitz Hafen (602 km) benötigen TEEM-Züge durchschnittlich 13 Stunden. Mit dem Jahresfahrplan 1970/71 erhöhte sich die Zahl der durch die DDR verlaufenden TEEM-Verbindungen von 21 auf 23.* Kö.

● *daß in der UdSSR mit der neuen 4000-PS-Diesellokomotive TE 114 im Erprobungsbetrieb mehr als 100 000 km zurückgelegt wurden? Als günstigste Probestrecke, da reich an Steigungen und Bögen, wurde die Strecke zwischen Odessa – Kischinjow genutzt.* Kö.

● *daß die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1968 u. a. diesen Oberleitungsmontagewagen aus der Sowjetunion gekauft hat? Sein Antriebsdieselmotor hat eine Leistung von 110 PS.*

Foto: G. Köhler, Berlin





Stirnwandkippanlage für Güterwagen

Über eine Stirnwandkippanlage erfolgt das Entladen von Schüttgut im Gaswerk Berlin-Greifswalder Straße. Der Wagen wird während des Kippvorganges durch Haltevorrichtungen an den Puffern abgestützt. *Foto: G. Köhler, Berlin*

BUCHBESPRECHUNG

transpress Handbuch Eisenbahn

Autorenkollektiv.

2 Bände. TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen. Beide Bände zusammen 1457 S., 62,00 M, mit vielen Abbildungen und Tafeln im Text und mehreren Tafeln im Anhang. Dazu eine Zusammenstellung aller Formelzeichen.

Auf diesen Seiten wurden schon viele Neuerscheinungen zum Thema „Eisenbahn" besprochen, aber meist nur zu einzelnen Fachgebieten und bisweilen so speziell, daß sie das Interesse und Wissen der Modelleisenbahner überstiegen. Nun wird das erste in der DDR erscheinende zusammenfassende, nach sachlichen Gesichtspunkten gegliederte Nachschlagewerk über die Eisenbahn vorgelegt. Der große Vorzug für alle Freunde der Eisenbahn und Modelleisenbahner besteht darin, daß in den beiden Bänden das aus den einzelnen Hauptdienstzweigen stammende Material aus der Sicht des Betriebs- und Verkehrsdienstes dargestellt und damit zu spezielle Fachlichkeit vermieden wird. Gleichwohl werden gewisse Vorkenntnisse vorausgesetzt, über die aber jeder engagierte Modelleisenbahner verfügen dürfte.

Der Freund der Eisenbahn hat in acht Kapiteln all das Wissenswerte zur Hand, was ihm in „Vorschriften für den Dienstgebrauch" meist nur schwer zugänglich war. Sie gliedern sich in

Kennziffern, Kalkulation der Beförderungsselbstkosten und Nutzensermittlung; Verkehr; Betrieb; Fahrzeuge und Maschinen; Sicherungstechnik; Fernmeldetechnik; Bahnanlagen und Ingenieurgeodäsie. Jedes Kapitel ist mit einem außerordentlich umfangreichen und gewissenhaft zusammengestellten Literaturverzeichnis versehen, jeder Abschnitt, von einem Experten auf dem jeweiligen Gebiet verfaßt, so daß an dem zweibändigen Werk mehrere Dutzend Fachleute mitgewirkt haben.

Natürlich ist es schwierig, aus der Fülle des Stoffes eine Wertung vorzunehmen, die immer subjektiv ist. Doch darf man annehmen, daß einige Abschnitte und Tabellen besondere Beachtung finden werden, z. B. die Abschnitte über Rangierdienst und Rangiertechnik; über das Bilden der Züge, die Vorbereitung, Sicherung und Durchführung von Zugfahrten; über Fahrzeitermittlung, Leistungsermittlung von Bahnhöfen und Strecken; über Konstruktion, Gestaltung und Aufbau von Fahrplänen; die **Tafeln für Fahrzeit**verluste bei Langsamfahrstellen.

In Band II sind es gewiß die Leistungsdiagramme verschiedener Triebfahrzeuge, die Abschnitte über Einsatztechnologien der Triebfahrzeuge, Dienstplangestaltung, Pflege und Instandhaltung der Triebfahrzeuge, über Fernsteueranlagen und Zugbeeinflussungseinrichtungen, Gestaltung von (Rangier-)Bahnhöfen. Unseres Erachtens werden erstmalig in einem Buch mit großer Auflage die ansonsten wenig beachteten Probleme der Ingenieurgeodäsie dargestellt.

Die beiden Bände des Handbuchs sind gewiß nicht billig; sie ersparen aber die Anschaffung manches einzelnen Titels. Man darf gespannt sein, in welcher Weise sich das vorliegende Handbuch von dem angekündigten transpress-**Lexikon** Eisenbahn unterscheiden wird. R. E.

Modelleisenbahner-Nachwuchs







Die Freude in der Familie über die Veröffentlichung unserer bescheidenen Heimanlage im „Modelleisenbahner" 1/1970 (Mit dem „Gesicht" zur Wand), veranlaßte mich nochmals zur Kamera zu greifen um einige Ausschnitte festzuhalten.

Inzwischen ist auch der Plan, eine automatische Blinklichtanlage zu bauen und das Aufstellen der Straßenbeleuchtung, realisiert worden.

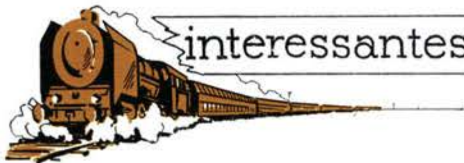
Natürlich geschah das alles unter tatkräftiger Mithilfe des Nachfolgers, der sich von Jahr zu Jahr immer mehr mit der Anlage vertraut macht.

Einige technische Angaben zur Anlage:

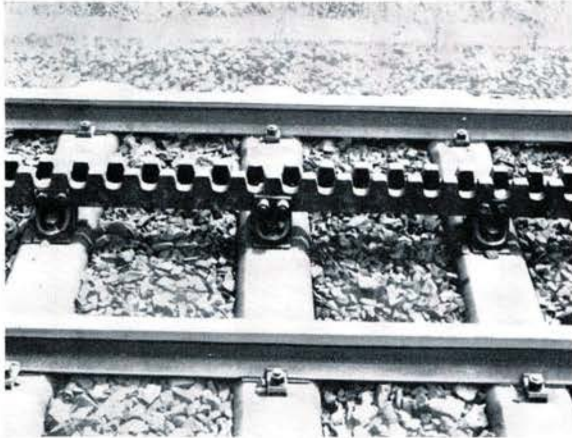
- Größe 2,30 m × 1,15 m,
- zwei verschiedene, regelbare (auch zusammenschaltbare) Stromkreise,
- sechs abschaltbare, mit Lichtsignalen gekoppelte Bahnsteiggleise,
- vier Gleise im Lokschuppen und ein an der Bekohlungsanlage liegendes Gleis werden durch die jeweilige Stellung der Drehscheibe mit Strom versorgt.

Siegfried Trültzsch, Berlin





interessantes von den eisenbahnen der welt ++







So sieht es aus: Ein echtes Zahnstangengleis der Eisenbahnstrecke Tanvald – Harrachov der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD)

Foto (1968): Gotthard Paul, Hoyerswerda-Neustadt

Lokomotivdepot Varna. Im Jahre 1969 lieferte die Firma Resita-Craiova (Rumänien) – eine größere Anzahl dieser 2000-PS-dieselelektrischen Lokomotiven nach Bulgarien.

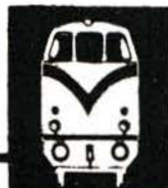
Foto: Gottfried Köhler, Berlin

Eisenbahndrehkran (maximales Hebevermögen 80 t bei Abstützung) aus dem VEB Schwermaschinenbau „S. M. Kirow" in Leipzig für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Zwei solcher Riesen kaufte Österreich aus der DDR. Sie erhielten bei den ÖBB die Nummern 966.500 und 966.501. Unser Bild zeigt den 966.500 in Wien-Süd

Foto (Januar 1968): Konrad Pfeiffer, Wien







Ing. GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

Neuentwickelte Diesellokomotive T 478.3 der ČSD

Bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen ist die Elektrifizierung des Streckennetzes insbesondere auf den Magistralen gut vorangekommen; deshalb werden gegenwärtig alle Anstrengungen unternommen, um auch auf den anderen Streckenabschnitten die Traktionsumstellung zu Ende zu führen. Im Triebfahrzeug-Beschaffungsprogramm der ČSD sind deshalb beim ČKD Praha, Lokomotivwerk Sokolowo, 4achsige 1800-PS-Diesellokomotiven bestellt worden, von denen die ersten beiden Prototypen gebaut wurden und zur Zeit erprobt werden. Diese neue Maschine vom Typ T 478.3 verfügt über einige Baugruppen, bei denen auch die Besonderheiten des Nebenbahnbetriebs berücksichtigt wurden. Besonders vorteilhaft ist die erzielte niedrige Achslast. Es gelang, die für eine 4achsige Maschine mit dieselelektrischer Kraftübertragung niedrige Eigenmasse von 69,5 t zu erreichen. Mit vollen Betriebsvorräten wiegt sie insgesamt 73,6 t, was einer Achslast von 18,4 t entspricht. Dabei muß berücksichtigt werden, daß die Maschine mit einer Heizkesselanlage ausgerüstet ist.

1. Fahrzeugaufbau

Die Diesellokomotive T 478.3 hat einen Kastenaufbau; an den Stirnseiten sind die Führerstände angeordnet. Der Fahrzeugkasten besteht aus einem geschweißten Hauptrahmen und einem angeschweißten Fachwerkaufbau. Es bildet das Kastengerippe. Die beiden Hauptquerträger mit den Drehzapfen sind als Rechteckhohlträger ausgeführt. Die Stirnseiten wurden mit geschlossenen Kopfstücken versehen, wobei die Festigkeitswerte und die Gestaltung des Rahmens so gewählt wurden, daß sie einen nachträglichen Einbau der Mittelpufferkupplung zulassen. Der Fahrzeugkasten ist über acht seitliche Aufhängungen sowie über die Drehzapfen mit den beiden Drehgestellen verbunden. Die Aufhängungen haben an den Enden Kugeleinlagen und Gummilamellen.

Die Drehgestellrahmen wurden H-förmig ausgeführt, und sie sind vollkommen geschweißt. Im mittleren Querträger wird der Drehzapfen geführt. Dabei stützt sich der Zapfen in der Längsachse des Triebfahrzeugs auf Gummimetalleinlagen. Den Seitenverschub begrenzen Gummimetallanschläge.

Aus Schwingarmen bestehen die Achslagerführungen. Durch in Gummimetallbuchsen eingesetzte Zapfen sind sie mit dem Drehgestellrahmen verbunden. Die Abfederung der Achsen, die alle über Schwenklager in Schwingarmen gelagert sind, erfolgt einzeln vertikal. Verwendet wurden je ein Paar zylindrische Schraubenfedern und hydraulische Dämpfer.

Das Dach wurde in drei Teile unterteilt, und es kann bei Montagearbeiten vollkommen geöffnet werden. Unter dem Dachvorderteil ist u. a. der Hilfsluftbehälter untergebracht, der hintere Teil überspannt die Kühl-

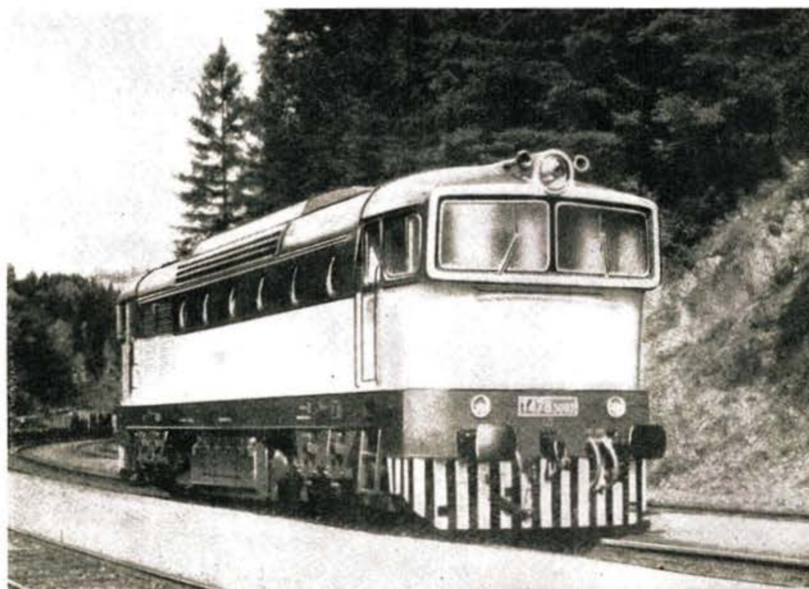


Bild 1 Gesamtansicht der Diesellokomotive T 478.3

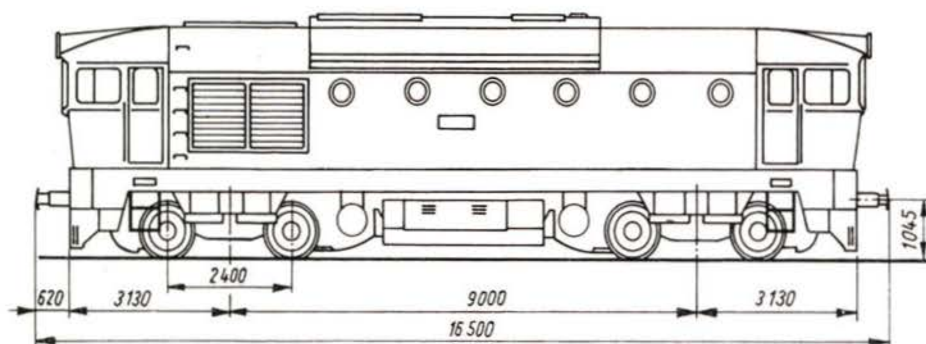


Bild 2 Maßskizze der Diesellokomotive T 478.3

aggregate und Lüfter. Das Dachmittelteil beherbergt u. a. die Ansaugkanäle und den Abgasschalldämpfer. An jeder Fahrzeugseite befinden sich je sechs runde Fenster; des weiteren sind an den Stirnwänden zahlreiche Montagedeckel angeordnet worden.

2. Maschinenanlage

Als Antriebsmotor wurde der schnellaufende, wassergekühlte Zwölfzylinder-Viertaktdieselmotor vom Typ K 12 V 230 DR installiert. Er hat direkte Kraftstoffeinspritzung und zwei Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung. Seine Nenndrehzahl beträgt 1100 min^{-1} bei einer abgegebenen Leistung von 1800 PS. Die Eigenmasse ist mit 11 355 kg angegeben, der spezifische Wert je PS beträgt demzufolge 5,83 kg/PS.
Für die Leistungsregelung wurde ein mechanischer Geber mit hydraulischem Multiplikator verwendet. Die Drehzahlstufen werden durch einen elektromotorischen Drehzahlsteller eingestellt. Ein mechanischer Sicherungsregler ist an die Nockenwellenverlängerung angeschlossen, der eine Abstellvorrichtung bei Überschreiten der zulässigen Höchstdrehzahl in Betrieb setzt.
Wie schon erwähnt, besitzt die Maschinenanlage zwei Turbogebläse. Die Abgasenergie wird auf kürzestem Wege zum Turbolader geführt und nach Durchgang durch die Turbinenteile über den Abgasschalldämpfer ins Freie geführt. Die Turbogebläse-Saugleitung verläuft über Luftfilter durch an beiden Lokomotivdachseiten angeordnete Kanäle. So liefert dann der Kompressor des Turboladers die Ladeluft über Zwischenkühler in die Ladeleitungen, die sich an der Außenseite des Motors befinden.
Die sechsmal gekröpfte Kurbelwelle hat an dem sogenannten hinteren Ende den Flansch für die Verbindung mit dem Rotor des Generators. Hier ist gleichzeitig das Ritzel für den Antrieb der Getrieberäder angebracht. Dieselmotor und Hauptgenerator sind demzufolge kraftschlüssig miteinander gekuppelt; sie bilden eine Baugruppe und befinden sich im Mittelteil des Maschinenraums unmittelbar auf dem Hauptrahmen. Verwendung fand ein Zweilager-Hauptgenerator vom Typ TD 802 E-CKD; das ist eine zehnpolige Gleichstrommaschine mit Fremderregung. An der der Kommutatorseite entgegengesetzten Seite ist der Lüfter angeordnet; die Luft allerdings wird von der Kommutatorseite angesaugt.
Auf der verlängerten Generatorwelle befindet sich eine Riemenscheibe, von der aus über Keilriemen der Lüfter zum Kühlen der Fahrmotore des vorderen Drehgestells angetrieben wird. Eine elastische Kupplung steht mit der Riemenscheibe in Verbindung für das Getriebe zum hydrostatischen Antrieb des Kompressors und zum Antrieb des Erregers. Am anderen Ende der Dieselmotor-Kurbelwelle befindet sich eine weitere Riemenscheibe, von der aus der Lüfter zum Kühlen der Fahrmotoren des hinteren Drehgestells über Keilriemen angetrieben wird. Über eine elastische Kupplung ist die Riemenscheibe mit dem Zahnrad des hinteren Getriebes gekuppelt; von hier aus werden die hydrostatischen Pumpen für den Antrieb der hydrostatischen Motore der Kühlventilatoren bedient.
Als Fahrmotoren wurden Tatzlagermotore vom Typ TE 005 C-CKD, das sind vierpolige Gleichstrommotore mit Hilfspolen und mit Fremdbelüftung, verwendet. Sie hängen elastisch im Drehgestellrahmen.

3. Kühlanlage

Die Kühleinrichtung ist in zwei Systeme gegliedert. Unterschieden wird nach dem Kreislauf zum Kühlen des Dieselmotorkühlwassers um dem zum Kühlen des Öls und der Ladeluft des Turbogebläses. Beide Kreisläufe haben einen gemeinsamen Ausgleichbehälter. Die vier 630 mm im Durchmesser großen Lüfter befinden sich im rückwärtigen Teil des Maschinenraums. Ihre hydrostatischen Antriebsmotore werden durch Pumpen gespeist, wobei der Antrieb in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur über Thermostate betätigt wird. An das System sind gleichzeitig die Seitenjalousien der Kühlerelemente angeschlossen.

4. Sonstige Einrichtungen

Mit einem Kompressor vom Typ 3 DSK 100, Nennleistung 120 m^3/h und Austrittsnennluftdruck 10 kp/cm^2, ist die Maschine ausgerüstet. Dadurch, daß der Kompressor einen hydrostatischen Antrieb hat, fördert er unabhängig von einer bestimmten Höhe der Motordrehzahl eine konstante Luftmenge.
Installiert wurde das Druckluft-Bremssystem Dako mit dem Führerbremsventil Dako BS 2. Des weiteren hat jede Maschine eine direktwirkende Bremse mit dem Ventil BP.
Die Lokomotive besitzt eine Heizkesselanlage. Installiert wurde der Dampferzeuger vom Typ PG 500, der eine Leistung von 500 000 kcal/h aufweist. Die Anlage wurde im vorderen Teil der Maschine untergebracht. Die Wasservorratsbehälter befinden sich unter dem Hauptrahmen zwischen den beiden Drehgestellen.

5. Technische Daten

Spurweite	1 435 mm
Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	16 500 mm
Drehzapfenabstand	9 000 mm
Drehgestellachsstand	2 400 mm
Dieselmotortyp	K 12 V 230 DR
Motorleistung	1 800 PS
max. Anfahrzugkraft	21,6 Mp
Dauerzugkraft bei V = 30 km/h	12,0 Mp
Dampfkesselanlagentyp	PG 500
Kesselleistung	500 000 kcal/h
Eigenmasse mit vollen Vorräten	73,6 t
Kraftstoffvorrat	2 500 l
Wasservorrat für Heizkessel	3 000 l
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser	100 m

W. SCHWARZ, Weimar

Noch zur Thematik von Gemeinschaftsanlagen

Im Heft 8/1970 wurde ein Artikel zur Thematik von Gemeinschaftsanlagen veröffentlicht. Als Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 4/31 des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes in Weimar möchten wir einige Gedanken dazu äußern.

Unsere Gruppe stellte sich zu Beginn ihrer Arbeit die Aufgabe, eine H0-Gemeinschaftsanlage aufzubauen. Der vorhandene Raum wurde maximal für die Größe der Anlage genutzt. Es wurde berücksichtigt, daß die Anlage zu Ausstellungen transportiert werden muß. Deshalb besteht sie aus zwei Teilen. Das Motiv ist eine zweigleisige Hauptbahn mit zwei Durchgangsbahnhöfen, einem Güterbahnhof mit mehreren Aufstellungsgleisen und einem verdeckten Bahnhof. Eine Schmalspurbahn fährt von einem Durchgangsbahnhof in ein Siedlungsgebiet.

Soviel zur Vorstellung unserer Anlage. Doch nun zu dem genannten Artikel. An unserem konkreten Beispiel möchten wir bestätigen, daß es richtig und wichtig ist, sich mit solchen Beiträgen auseinanderzusetzen und Lehren für die eigene Arbeit daraus zu ziehen. Überhaupt sollten viel mehr Arbeitsgemeinschaften über ihre Arbeit, Erfolge und Probleme berichten.

Im Anfang unserer Arbeit war eine große Begeisterung und Arbeitsfreude zu verzeichnen. Endlich ein Raum, endlich eine gemeinschaftliche Arbeit, eine Klubanlage – das mußte Ergebnisse bringen. Es wurde der Raum überholt, der Rahmen unserer Anlage entstand, das Gleisbild wurde entworfen und Einzelteile wie Hochbauten, Brücken, Bäume und anderes mehr gebaut. Dann begann der Aufbau der Gleisanlage. Die Verdrahtung lief parallel und an den zwei Bedienungspulten wurde auch gearbeitet. Unsere Gruppe wuchs, zeitweise bis zu 40 Mitgliedern. Doch immer wieder und immer lauter war der Wunsch zu hören, endlich einmal einen Zug fahren zu lassen. Es wurde im gleichen Maße die Begeisterung leiser, und der Eifer ließ merklich nach. Nur eine kleine Gruppe war es dann, die die Anlage soweit brachte, daß unsere erste Ausstellung möglich wurde. Die Ausstellung, eine gute Mischung von Heimanlagen unserer Gruppenmitglieder und unserer rohbaufertigen Klubanlage wurde ein großer Erfolg. Er trug dazu bei, die Arbeit der Gruppe wieder zu beleben. Ein knappes Jahr wurde an der Anlage unserer Gemeinschaft noch gebaut, die zweite Ausstellung zeigte dann eine Modelleisenbahnanlage, die im wesentlichen fertig war. Obwohl auch diese Ausstellung ein Erfolg wurde, ist danach die Arbeit nicht wieder mit gleichem Elan aufgenommen worden. Ein Grund war vor allem das Fehlen einer konkreten Aufgabe – eine Erweiterung, ein Neubau oder ähnliches. Da stand nun die große Anlage, jedoch kein Platz, um sie so aufzustellen, daß einige Mitglieder an ihr Feinheiten anbringen konnten, technische wie auch landschaftliche; während andere Mitglieder entsprechend ihrem Interesse sich einem neuen Anlagenthema widmen konnten. Dazu kamen persönliche Unstimmigkeiten, wir mußten uns von unserem bisherigen Vorsitzenden trennen. Zu allem Überfluß machte uns große Feuchtigkeit und der Schwamm in unserem Raum Sorgen. Das Ergebnis – keine Arbeit mehr.

Der Aktivität einiger Mitglieder ist es zu danken, daß unser fahrbares Material ständig gepflegt und somit nicht verkommen ist. Inzwischen wurde mit Hilfe des Bezirksvorstandes nach neuen Räumen gesucht und auch gefunden. Wenn unsere Arbeit jetzt wieder beginnt, sind wir um viele Erfahrungen reicher.

In der Zwischenzeit haben viele Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft weiter an ihren Heimanlagen gearbeitet. Dabei haben drei Mitglieder ihre Anlagen so abgestimmt, daß sie bei Ausstellungen oder anderen Gelegenheiten aneinandergereiht eine Großanlage ergeben. Im einzelnen handelt es sich um TT-Anlagen von der Größe 2,50 × 1,25 m. Sie können U-förmig zusammengestellt werden. Die beiden Schenkel werden durch zweigleisige Anlagen mit abzweigender Nebenbahn gebildet. Während bei der einen die Hauptstrecke voll elektrifiziert wurde, ist bei der anderen die Nebenbahn elektrifiziert. Die mittlere Anlage stellt eine zweigleisige Hauptstrecke als verschlungenes Oval dar. Die Abzweigungen sind an Blockstellen vorgesehen.

Mit diesen letzten Zeilen möchten wir bestätigen, daß die Vorstellungen vom Aufbau von Großanlagen, die in dem erwähnten Artikel des „Modelleisenbahners" geäußert und vorgeschlagen wurden, sich in der Praxis verwirklichen lassen und im Betrieb bewähren. Sicher werden uns und, so hoffen wir, auch anderen Arbeitsgemeinschaften diese Gedanken helfen, die Arbeit interessant und erfolgreich zu gestalten.

REINFRIED KNÖBEL, Dresden

75 Jahre Dresdner Standseilbahn

Am 25. September 1970 konnte die meterspurige Dresdner Standseilbahn auf ein 75jähriges Bestehen zurückblicken. Für ihre 540 Meter lange Strecke benötigt sie eine Fahrzeit von 4,5 Minuten. Sie verbindet die Stadtteile Loschwitz und Weißer Hirsch. Ab Inbetriebnahme wurde sie zunächst 13 Jahre lang durch eine stationäre Dampfmaschine angetrieben; danach erfolgte im Jahre 1908 die Umstellung auf elektrischen Betrieb. Unsere Bahn ist ein begehrter Anziehungspunkt für Ausflügler, hat aber ebenso große Bedeutung im täglichen Berufsverkehr. Jährlich werden mit diesem städtischen Verkehrsmittel 2,5 Millionen Fahrgäste befördert. Die ersten Wagen wurden 1934 ausgemustert, während die zweiten (von denen einer im Verkehrsmuseum Dresden zu sehen ist) bis 1962 bzw. 1963 in Betrieb waren. Die jetzigen beiden Wagen sind nach modernsten Gesichtspunkten konstruiert und weisen einen hohen Fahrkomfort auf. Von den drei in unserer Republik befindlichen Standseilbahnen ist die Dresdner die älteste.

Bücher für den Fachmann – Bücher für den Amateur

Eine Lokomotive ist so gut wie ihre Bremse. Diese Spruchweisheit unterstreicht die Bedeutung der Bremstechnik für die Fahrkunst eines Lokführers. Aber das Wissen der Modelleisenbahner ist auf diesem Gebiet meist nicht sehr fundiert, wohl deshalb, weil Modellbahnen kein vorbildgerecht nachgebildetes und wirkendes Bremssystem besitzen, aber auch weil es bis zum Erscheinen des Buches von Denzin, **Leitfaden der Bremstechnik,** TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, mit 189 Bildern, 11 Tafeln und 6 Anlagen, 16,80 Mark, noch keine so umfassende, gründliche und moderne Darstellung dieser Thematik gab. Auf den ersten Blick mag es scheinen, als ob der größte Teil dieses Werkes, nämlich die technische Beschreibung der deutschen und einiger ausländischer Bremsen sowie ihrer Betätigungseinrichtungen für die Belange des Modelleisenbahners viel zu ausführlich wäre. Schon ein gründliches Durchblättern läßt jedoch erkennen, daß das „Warum" und „Wieso", die vergleichenden Betrachtungen der verschiedenen Bremssysteme manch Wissenswertes auch für den vermitteln, der nicht hauptberuflich damit zu tun hat. Von allgemeinem Interesse für den Freund der Eisenbahn sind die Kapitel „Allgemeine bremstechnische Grundlagen", „Einteilung und Charakteristik der Bremsbauarten", „Bremsbetrieb", „Unregelmäßigkeiten im Bremsbetrieb" und die „Ermittlung der Bremswege von Eisenbahnzügen". Natürlich fehlt nicht ein Ausblick auf weitere „Entwicklungsperspektiven". Die Anlagen bieten Erläuterungen bremstechnischer Begriffe, Bremstafeln für verschiedene Bremswege und zur Bremswegberechnung von Güterwagen.

Wer sich mit diesem Leitfaden befaßt, wird bald feststellen, daß die Bremstechnik fast ebensoviel reizvolle Details bietet, wie die Lokomotivkunde, die Eisenbahnsicherungstechnik, Betrieb und Verkehr, die bei Modelleisenbahnern schon auf Grund des Aufbaus und Betriebs ihrer Anlagen meist höher im Kurse stehen.

Doch welcher Freund der Eisenbahn könnte von sich behaupten, auf dem Gebiet der Sicherungstechnik schon firm zu sein, einem Gebiet, das selbst den Fachmann immer wieder vor Probleme stellt? Das von einem Autorenkollektiv gestaltete Buch **„Eisenbahnsicherungstechnik",** das mit 219 Bildern, 15 Tafeln und 4 Anlagen auf 209 Seiten zum Preise von 22 M im transpress-Verlag erschienen ist, nennt sich mit vornehmer Untertreibung „ein Kompendium für Betriebseisenbahner", enthält aber mit Sicherheit mehr, als ein Fahrdienstleiter, ein Bediensteter auf einem Stellwerk oder ein Rangiermeister wissen muß. Es ist vor allem kein bloßes Signalbuch. Obwohl das Manuskript zu diesem Werk bereits vor 3 Jahren abgeschlossen wurde, enthält es bereits Kapitel über automatischen Streckenblock, Fernsteuerung von Sicherungsanlagen und Zuglaufüberwachungseinrichtungen und ist mit seinen Ausführungen über Zugbeeinflussungseinrichtungen dem tatsächlichen Stand bei der Deutschen Reichsbahn bereits voraus. Auch dieses Buch wird durch einige Anlagen in seinem Benutzungswert gesteigert, so durch die „Grundsätze für die Ausgestaltung der Sicherungsanlagen", durch Auszüge aus den Fachbereichstandards „Symbole für Lagepläne" und „für Verschlußpläne" sowie die Zusammenstellung der wesentlichsten in der Eisenbahnsicherungstechnik verwendeten Schaltzeichen.

Oder wer wüßte etwa um diese Bestimmung: „Gruppenweise zusammenstehende Hauptsignale sind möglichst in einer senkrecht oder schräg zu den Gleisachsen gerichteten Linie so aufzustellen, daß der Lokomotivführer ... die Signale von jeder Stelle aus in derselben Reihenfolge nebeneinander erblickt?" Das vorliegende Buch wird selbst gewieften Modelleisenbahnern noch zahlreiche Hinweise geben, wie sie ihre Anlage noch genauer der Hauptausführung angleichen und vorschriftsmäßig betreiben können, und der Freund der Eisenbahn wird bei einer Fahrt mit der „Geliebten" noch mehr interessante Details an ihr entdecken als bisher.

Wer eine Modellbahnanlage aufbauen und seine Schaltungen so rationell wie möglich gestalten will, steht bald vor der Aufgabe, sich gründlich mit Relaisschaltungen zu beschäftigen, Stromlauf-, Belegungs-, Bauschalt-, Kabelform- sowie Wirkungspläne lesen zu können oder selbst zu entwerfen, sieht sich zu Prüfarbeiten genötigt. Ein geeignetes Hilfsmittel, sich das nötige Wissen dazu schnell anzueignen, ist von Joachim Steinbach, **Relaisschaltungen,** Entwicklung, Fertigung, transpress-Verlag, 72 Seiten, 2,20 Mark. Diese Broschüre hat den Vorteil, als programmiertes Lehrheft vor allem für den Selbstunterricht bestimmt zu sein. Gewiß, sie wurde nicht speziell für den Modelleisenbahner geschrieben, sondern für die Ausbildung von Facharbeitern des Fernmeldewesens, eignet sich aber gleichermaßen zum Lernen wie zum Nachschlagen für alle, die als „Bastler" mit Relaisschaltungen zu tun haben. Dem Verlag wäre eine weitere Folge für relaislose Schaltungen dringend ans Herz zu legen.

Das Buch von Deinert, **„Elektrische Lokomotiven",** mit 299 Bildern, 7 Tafeln und 12 Anlagen auf 402 Seiten zum Kreise von 9,50 M im transpress-Verlag erschienen, ist ein Titel, der für sich selbst wirbt. Das beweist die nunmehr bereits vorliegende 3. Auflage, die in der Überarbeitung vor allem die Neubaulokomotiven der Deutschen Reichsbahn berücksichtigt. Es stellt sich würdig dem „Leitfaden für Dieseltriebfahrzeuge" zur Seite und ergibt mit dem „Archiv elektrischer Lokomotiven" ein gutes Gespann.

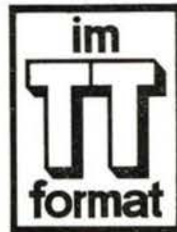
Wer sich mit dem Aufbau des mechanischen Teils, mit der elektrischen Ausrüstung von Gleich- und Wechselstromlokomotiven weniger befassen will, findet zahlreiche Kapitel über die geschichtliche Entwicklung, über Vergleiche zwischen den Traktionsarten sowie über den Betrieb mit elektrischen Lokomotiven, darunter über Fahrtechnik. Die äußerlich so nüchtern wirkende Ellok beginnt ihre Reize zu offenbaren.

Aus den Anlagen seien erwähnt die Leistungstafeln elektrischer Lokomotiven, die Zusammenstellung technischer Angaben über in- und ausländische Elloks verschiedenster Systeme.

Bremstechnik, Sicherungstechnik, Schaltungstechnik, elektrische Lokomotiven – vier höchst unterschiedliche Titel, vier Bücher für den Weihnachtstisch, mit denen man sich selbst, seinem Gatten, seinem Sohn oder einem anderen begeisterten Modelleisenbahner gewiß eine Freude machen kann.

Bücher aber auch, die jeden in dem betreffenden Hauptdienstzweig Beschäftigten zur Qualifizierung und selbst „alten Hasen" zum Wiederauffrischen des Wissens dienen können. R. E.

vorbildgetreu-

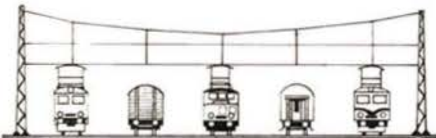


strom aus dem fahrdraht

Bahnhof mit Ellokbetrieb – faszinierend, erregend. Ein Gewirr von Leitungen und Masten – summend gleiten Loks vorüber, die moderne E 11, die E 42, die kraftvolle E 94. Sie schleppen lange Güterzüge oder sie rollen, vom Zug kommend, ins Bw.

Auch unsere Elloks können vorbildgetreu den Strom aus dem Fahrdraht entnehmen. Man braucht also auf einen echten Fahrleitungsbetrieb nicht zu verzichten, zumal Strecken- und Turmmaste, Fahrdraht in verschiedenen Längen und Quertragwerke im Handel erhältlich sind.

Und damit „Fahrt frei!" in das neue Jahr, für das wir Ihnen alles Gute wünschen!





ZEUKE & WEGWERTH KG, 1055 BERLIN

Neuer BDs-Wagen der Deutschen Reichsbahn

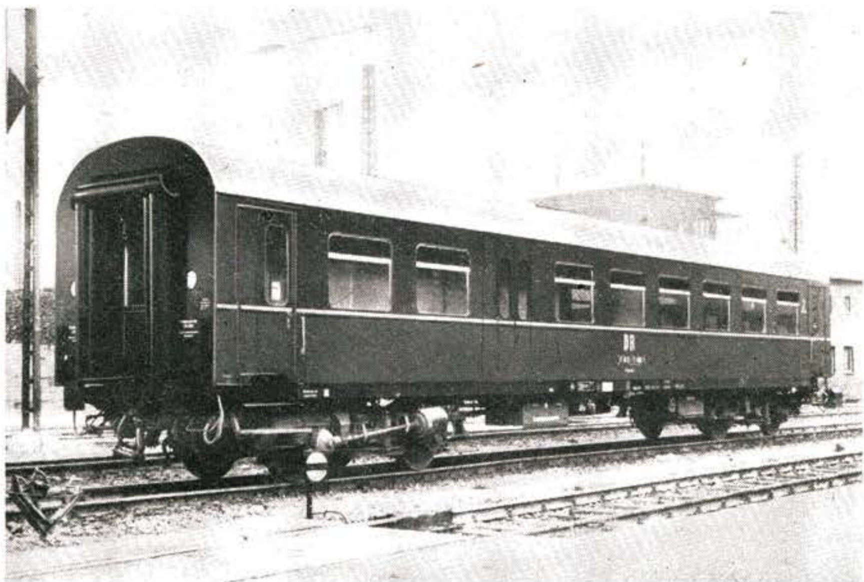


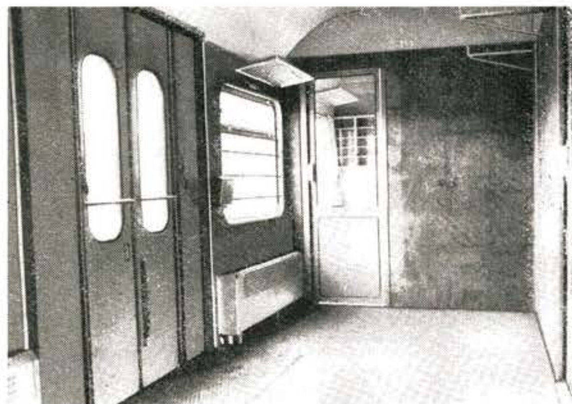
Bild 1 Gesamtansicht des BDs-Wagens

Einen kombinierten Sitz- und Gepäckwagen (BDs) hat die Deutsche Reichsbahn in ihren Werkstätten entwickeln lassen, wovon die ersten beiden Musterfahrzeuge gebaut und inzwischen einige Monate mit Erfolg erprobt wurden. Ab 1971 ist dann mit der Herstellung einer größeren Stückzahl im Raw Halberstadt zu rechnen.
Es handelt sich um vierachsige Fahrzeuge, die zur Komplettierung der vierachsigen Rekowagen-Züge auf den Kurz- und Mittelstrecken der DR zum Einsatz kommen sollen. Demzufolge stimmen deren Grundabmessungen miteinander überein und auch bewährte Hauptbau- und Ausrüstungsteile wurden überwiegend verwendet. Mit dem festumrissenen Einsatzbereich ergab sich auch die Forderung, notwendige Geschwindigkeiten von 120 km/h fahren zu können. Deshalb erhielten die Fahrzeuge Drehgestelle vom Typ Görlitz VI mit Klotzbremse und eine KE-GP-Bremse mit Steuerventil KE 1c/SL.

1. Wagenaufbau

Der 18 400 mm lange Wagenkasten besteht aus abgekanteten 3 mm dicken Z-Blechprofilen mit einer 2 mm Beblechung. Das Dach ist mit dem Oberrahmen der Seitenwände verschweißt. Das Äußere des Fahrzeugs wurde durchgehend glatt gehalten, es gibt keine eingezogenen Wagenenden. Auch die Stirnwände sind glatt ausgeführt mit den international bewährten Wulstübergängen.

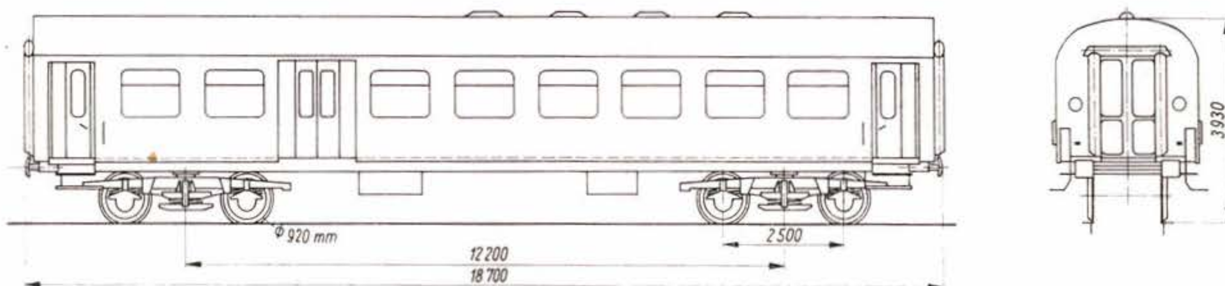
Bild 2 Gepäckabteil, an der hinteren Wand die Schiebetür zum Zugführerabteil



Verändert wurde das Untergestell. So sind wegen der Aufnahme des Drehzapfens vom Drehgestell Görlitz VI die Hauptquerträger verbreitert und verstärkt worden. Der Untergestellvorbau ist im Hinblick auf den zu erwartenden Einbau der Mittelpufferkupplung unter Berücksichtigung der Halterung der Zugvorrichtung und der anders verlaufenden Zugkräfte neugestaltet worden. Als Fußboden fand innerhalb der Hauptquerträger 1,5 mm Sickenblech Verwendung; im Vorbaubereich wurde 4 mm dickes Schubblech eingebaut.
Klappfenster, wie sie auch in anderen vierachsigen Rekowagen Verwendung fanden, wurden eingebaut. Allerdings besteht das feste Unterteil aus Doppelscheiben, um stets klare Sicht zu gewährleisten und die Wärmeabstrahlung zu verringern.
Vier Drehfalttüren sind an den Wagenenden angeordnet worden. Des weiteren wurden Falttüren als Ladetüren verwendet, die in einer Zwischenstellung arretiert werden. Zwischen dem Seitengang und dem Gepäckraum ist eine zweiteilige Schiebetür angeordnet.
Die Raumaufteilung im Wageninnern wird durch die Doppelfunktion des Fahrzeugs bestimmt. Der Fahrgastraum (32 Sitzplätze) hat einen Mittelgang. Neben dem Gepäckraum (Ladefläche 10,3 m²) befindet sich ein Seitengang, deren Trennwand massiv ausgeführt ist. Zwischen dem Gepäck- und dem Fahrgastraum wurde ein Zugführerabteil eingerichtet, das vom Seitengang oder vom Gepäckabteil erreicht werden kann.

2. Bremseinrichtung und technische Fahrzeugausrüstung

Der BDs-Wagen hat eine KE-GP-Bremse mit Steuerventil KE 1c/SL und ein Notbremsventil AK 6. Ein Rangierbremshahn wurde im Zugführerabteil und in den Stirnwänden installiert. Des weiteren kann im Zugführerabteil der Hauptluftleitungsdruck über ein Manometer kontrolliert werden.
Für die Raumbeleuchtung wurden Leuchtstofflampen installiert; die Notbeleuchtung und der Zugschluß sind mit Glühlampen 24 V Gleichstrom bestückt. Als Energieerzeugungsanlage findet in den Serienfahrzeugen ein 4,5 kW Drehstromgenerator Verwendung. Des weiteren ist die Fremdstromeinspeisung für 220/380 V möglich. Mit einer elektrischen und einer Dampfheizung werden alle Fahrzeuge ausgerüstet sein. Auf eine selbsttätige Regelung sind beide Heizungssysteme eingerichtet, doch kann vom Zugführerabteil die elektrische Heizung nach Bedarf zu- oder abgeschaltet werden. Die Entlüftung des Fahrzeugs erfolgt über Luftsauger der Bauart „Kuckuck".



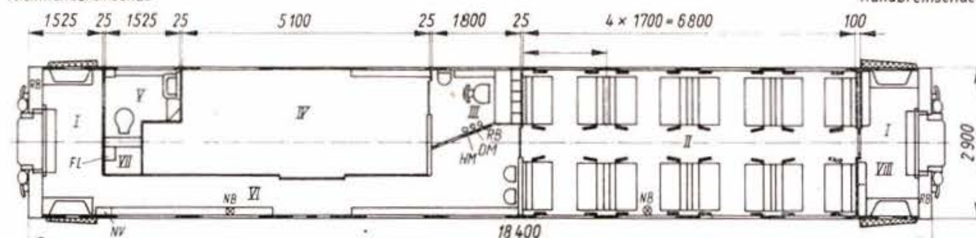


Bild 3 Maßskizze des BDs-Wagens
I Vorräume, II Fahrgastraum, III Zugführerabteil, IV Gepäckabteil, V Abort, VI Seitengang, VII Schaltschrank, VIII Handbremse NB Notbremse, KS Klappensteller, NV Notbremsventil, RB Rangierbremshahn, FL Feuerlöscher, DM Druckluftmanometer, HM Heizungsmanometer

Technische Daten

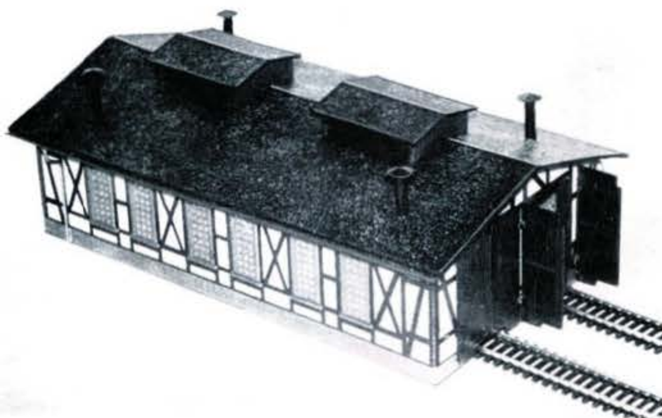
Spurweite	1 435 mm
Länge über Puffer	18 700 mm
Drehzapfenabstand	12 200 mm
Drehgestellachsabstand	2 500 mm
Wagenkastenlänge	18 400 mm
Wagenkastenhöhe über SO	3 930 mm
Anzahl der Sitzplätze	32 + 2 Notsitze
Wagenmasse (ohne Wasser)	29 114 kg
Eigenmasse je Meter Fahrzeuglänge	1 550 kg/m
Zuladung im Laderaum	2 500 kg
Ladefläche	10,3 m³
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser	150 m

Kurzer Rückblick auf die Leipziger Herbstmesse 1970

(Fortsetzung von Seite 368)



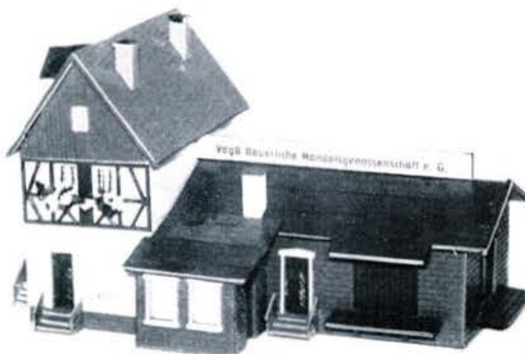
9



10



11



12

Bild 9 Sägewerkmodell von Auhagen in TT

Bild 10 Zweiständiger Fachwerklokschuppen in TT

Bild 11 TT-Dieselloktankstelle von TeMos

Bild 12 Ein weiteres VERO-Modell in TT: Haus mit Lagergebäude

Fotos: Pressestelle VVB Spielwaren (3), Manfred Gerlach, Berlin (9)

DER MODELLEISENBAHNER

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

1970

19. JAHRGANG

Das Inhaltsverzeichnis umfaßt die Hefte 1 bis 12 des 19. Jahrgangs

Es ist in folgende Sachgebiete eingeteilt:

10. Aus dem DMV und den Arbeitsgemeinschaften

11. Verschiedenes


127
017